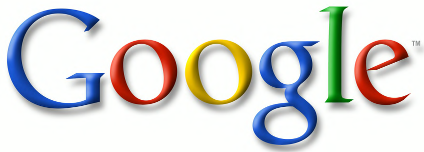
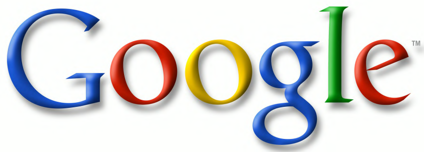
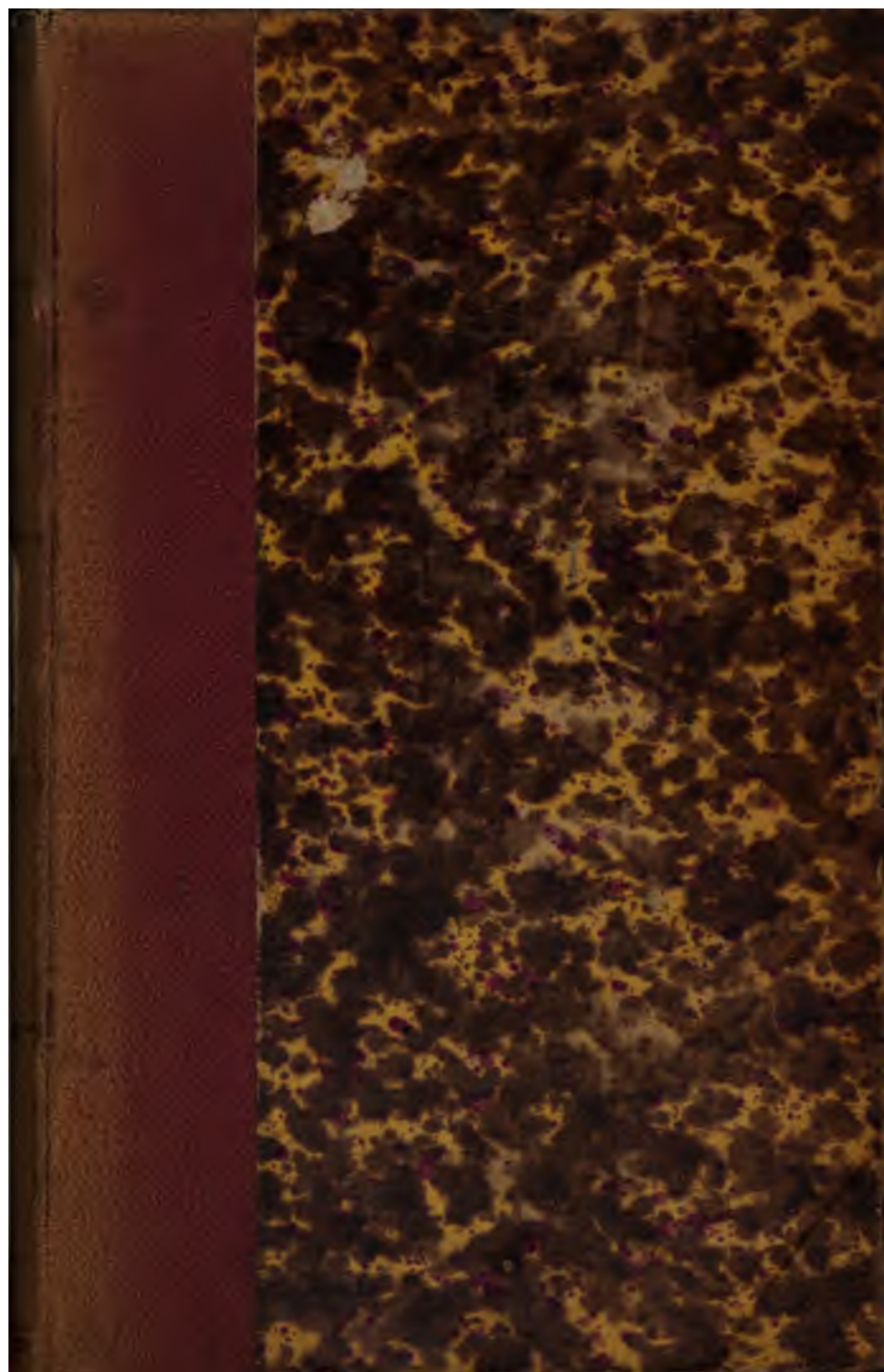







SE TAIRE ET FAIRE

HISTOIRE

GÉNÉRALE

DES VOYAGES

DE DÉCOUVERTES MARITIMES ET CONTINENTALES.

Bibliothèque-Charpentier.

OUVRAGES PUBLIÉS.

Œuvres du comte Xavier de Maistre, 1 vol.	3 50
Eugénie Grandet, par Balzac, 1 vol.	3 50
De l'Allemagne, par Mme de Staël, 1 vol.	3 50
Œuvres choisies de Benjamin Constant, contenant *Adolphe*, etc., etc., 1 vol.	3 50
Scènes de la Vie privée, par Balzac, 2 séries. Prix de chacune.	3 50
Delphine, par Mme de Staël, 1 vol.	3 50
Œuvres de la comtesse de Souza, 1 vol.	3 50
Le Lys dans la Vallée, par Balzac, 1 vol.	3 50
Le Vicaire de Wakefield, trad. en français, par Mme Louise Belloc, 1 vol.	3 50
La Recherche de l'Absolu, par Balzac, 1 vol.	3 50
Œuvres de Jean Racine, 1 vol.	3 50
Scènes de la Vie parisienne, par Balzac, 2 séries. Prix de chacune.	3 50
Volupté, par Sainte-Beuve, 1 vol.	3 50
Physiologie du Goût, par Brillat-Savarin, 1 vol.	3 50
Corinne, par Mme de Staël, 1 vol.	3 50
Le Médecin de Campagne, par Balzac, 1 vol.	3 50
Obermann, par de Sénancour, 1 vol.	3 50
Le Père Goriot, par Balzac, 1 vol.	3 50
Théâtre de Goethe, trad. en français, 1 vol.	3 50
Scènes de la Vie de Province, par Balzac, 2 séries. Prix de chacune.	3 50
Manon Lescaut, par l'abbé Prévost, 1 vol.	3 50
Histoire des Treize, par Balzac, 1 vol.	3 50
Poésies complètes d'André Chénier, 1 vol.	3 50
César Birotteau, par Balzac, 1 vol.	3 50
Valérie, par Mme de Krudner, 1 vol.	3 50
La Peau de Chagrin, par Balzac, 1 vol.	3 50
Les Fiancés, par Manzoni, trad. en français, 1 vol.	3 50
Physiologie du Mariage, par Balzac, 1 vol.	3 50
La Messiade de Klopstock, trad. en français par Mme de Carlowitz, 1 vol.	3 50
Mémoires d'Alfieri, par lui-même, trad. par M. Antoine de Latour, 1 vol.	3 50
Poésies complètes de Sainte-Beuve, 1 vol.	3 50
Romans de Charles Nodier, 1 vol.	3 50
Nouvelles de Charles Nodier, 1 vol.	3 50
Poésies complètes d'Alfred de Musset, 1 vol.	3 50
Poésies de Millevoye, 1 vol.	3 50
Comédies et Proverbes, par Alfred de Musset. 1 vol.	3 50
Siècle de Louis XIV, par Voltaire, 1 vol.	3 50
Werther, et *Hermann et Dorothée*, par Goethe, trad. en français, 1 vol.	3 50
Messéniennes et Poésies diverses de Casimir Delavigne, 1 vol.	3 50
Le Koran, trad. nouvelle, par Kasimirski, 1 vol.	3 50
Contes de Charles Nodier, 1 vol.	3 50
Silvio Pellico (*Prisons* et *Devoirs*), trad. par Antoine de Latour, 1 vol.	3 50
Théâtre de Casimir Delavigne, 3 séries. Prix de chacune.	3 50
La Confession d'un Enfant du Siècle, par Alfred de Musset, 1 vol.	3 50
Œuvres de Rabelais, nouv. édition, 1 vol.	3 50
Le Faust de Goethe, trad. par Henri Blaze, 1 vol.	3 50
De l'Éducation des Mères de Famille, par Aimé Martin, 1 vol.	3 50
Moralistes anciens (Entretiens de Socrate. — Pensées de Marc-Aurèle. — Manuel d'Epictète, etc., etc.), 1 vol.	3 50
Histoire générale des Voyages, trad. de l'anglais, 3 séries. Prix de chacune.	3 50
Œuvres de lord Byron, trad. de B. Laroche, 4 séries. Prix de chacune.	3 50
Histoire de Thucydide, trad. du grec par Lévesque, 1 vol.	3 50
Diogène Laërce (Vies des Philosophes de l'antiquité), 1 vol.	3 50
Morale de Jésus-Christ et des Apôtres, 1 vol.	3 50

CHAQUE OUVRAGE EN UN SEUL VOLUME.

Chaque volume ou série, 3 *fr*. 50 *c*.

La

HISTOIRE

GÉNÉRALE

DES VOYAGES

DE

DÉCOUVERTES MARITIMES ET CONTINENTALES,

DEPUIS LE COMMENCEMENT DU MONDE JUSQU'A NOS JOURS.

Par W. Desborough Cooley.

Traduite de l'anglais par Ad. Joanne et Old-Nick



DEUXIÈME SÉRIE.

PARIS.
CHARPENTIER, LIBRAIRE-ÉDITEUR,
29, RUE DE SEINE.

1840.



TYPOGRAPHIE DE LACRAMPE ET COMP.,
Rue Damiette, 2.

Vignaud 2-3-27

HISTOIRE GÉNÉRALE
DES VOYAGES
DE
DÉCOUVERTES MARITIMES ET CONTINENTALES
DEPUIS
LE COMMENCEMENT DU MONDE JUSQU'A NOS JOURS.

LIVRE IV.

DÉCOUVERTES MODERNES DEPUIS COLOMB JUSQU'AU CAPITAINE COOK.

CHAPITRE I.

COLOMB.

Second voyage de Colomb.— Enthousiasme général. — Son arrivée aux îles Caraïbes. — Il aborde à Hispaniola. — Il trouve le fort détruit. — Sort des Espagnols qu'il y avait laissés. — Fondation de la ville d'Isabella. — Colomb continue son voyage vers l'Occident. — Découverte de la Jamaïque. — Il prend l'île de Cuba pour une contrée de l'Asie. — Il revient malade à Hispaniola. — Désordre des affaires. — Arrivée de Bartolomeo Colomb. — Plaintes envoyées à la cour d'Espagne. — Juan de Aguado nommé commissaire. — Colomb retourne en Espagne. — Accueil qu'il y reçoit. — Son troisième voyage. — Il découvre le continent de l'Amérique. — Etat de la colonie de Saint-Domingue. — Bobadilla nommé gouverneur. — Il renvoie en Espagne Colomb chargé de chaînes.— Sympathie universelle pour l'amiral. — Ovando succède à Bobadilla.

La découverte d'un nouveau monde causa en Europe des transports de joie universels et remplit tous les esprits de curiosité et d'espérance. On regarda Colomb comme un être privilégié que le destin avait choisi pour opérer de grandes choses. Un voyage à travers l'Océan, sous les auspices d'un pareil guide, ne pouvait plus être envisagé avec terreur ou

défiance. C'était, au contraire, dans l'opinion générale, une route sûre qui conduisait à des honneurs certains et à une fortune illimitée. Les distinctions prodiguées à Colomb par ses souverains reconnaissants, les échantillons d'or et des productions rares qu'il avait rapportées du Nouveau-Monde, tout contribuait à enflammer l'audace et l'ambition des uns, l'avarice et la cupidité des autres. Lors de la première expédition, quand la cour eut enfin consenti à en faire les frais, on éprouva les plus grandes difficultés à équiper trois petits navires; ce fut à Palos, port assez considérable de l'Andalousie, qu'eut lieu l'armement de ces navires; mais, bien qu'il se fît sous les yeux et d'après les ordres des magistrats, une réprobation si générale s'attachait à cette entreprise regardée comme désespérée, que l'on ne serait jamais parvenu à compléter les équipages sans l'influence personnelle des Pinzons. Martin Alonzo Pinzon, l'aîné de la famille de ce nom, jouissait d'une certaine consideration dans cette province maritime; sa réputation de marin habile et son immense fortune lui avaient acquis l'estime et le respect de ses voisins; il s'engagea avec ardeur dans l'entreprise de Colomb; il avança de l'argent; il acheta les approvisionnements nécessaires; il fit plus, il s'embarqua lui-même avec ses deux frères pour partager les travaux et les périls de l'expédition; malheureusement il s'oublia dans une seule circonstance au point de manquer à ses devoirs envers l'amiral. La conscience d'avoir fait une chose indigne de lui aggrava ses souffrances corporelles et abrégea ses jours, mais ce malheureux défaut d'esprit de conduite, qui contribua à empoisonner les derniers moments de sa vie, ne doit pas nous faire oublier la générosité habituelle de son caractère.

Lorsque Colomb entreprit les préparatifs de sa seconde expédition, il n'éprouva aucune difficulté à équiper ses navires. La faveur publique dont il était l'objet lui rendait tout facile; il eut bientôt réuni une flotte de dix-sept bâtiments, composée de trois grands vaisseaux et de quatorze caravelles; il emmenait avec lui environ quinze cents hommes la plupart volontaires, tous pleins d'espérance et d'ardeur, tous avides de recueillir la première moisson d'or et de gloire qui les attendait dans le Nouveau-Monde.

Le 25 décembre, au lever du soleil, la flotte appareilla et sortit de la baie de Cadix; ce fut sans doute pour Colomb un des plus beaux moments de sa vie, quand il aperçut pour la première fois la terre de *Guanahani*. Les sensations de joie, les sentiments de reconnaissance, l'orgueil intime d'avoir, par son courage, sa sagacité et sa persévérance, acquis un rang élevé, une fortune colossale et un nom immortel, durent certes remplir son âme de toutes les impressions les plus puissantes et les plus enivrantes que puisse éprouver la nature humaine; cependant l'Océan étendait encore son immensité entre lui et l'immortalité après laquelle il soupirait. Sa tâche glorieuse restait inachevée tant qu'il n'aurait pas communiqué ses découvertes au monde. Mais maintenant il se trouvait à la tête d'une flotte considérable; son mérite venait d'être dignement apprécié; il avait été accueilli par les applaudissements de l'Europe entière, et ses souverains lui avaient témoigné la bienveillance la plus flatteuse; il était confirmé dans la possession de ses titres auxquels il paraît avoir attaché une si grande importance, et, ce qui lui causait peut-être une plus vive satisfaction, il n'avait plus à lutter contre le courant de l'opinion; la faveur publique lui était désormais assurée et flattait le rêve unique de toute sa vie, avec cette ardeur qui la caractérise toujours lorsqu'elle commence à s'attacher à un objet nouveau. Cependant les motifs qui engageaient une si grande multitude à s'embarquer sous la conduite de Colomb étaient d'une nature essentiellement différente de l'enthousiasme qui dévorait l'âme de son chef. Ce principe de désunion ne tarda pas à se développer, et devint pour Colomb une source perpétuelle de chagrins pendant le reste de sa vie.

Cette fois l'amiral fit voile pour le cap Vert avec l'intention de se diriger de là au midi de la route qu'il avait suivie dans son premier voyage. Le 13 octobre, l'île de Fer cessa d'être en vue, et la flotte, poussée par une brise favorable, déviait légèrement vers l'ouest, lorsque, le 2 novembre, on signala une île à laquelle on donna le nom de Dominica, parce qu'elle avait été découverte un dimanche. Colomb eut alors l'occasion d'apprendre à connaître les Caraïbes, cette nation

féroce que les pacifiques habitants d'Hispaniola lui avaient dépeinte comme si terrible. Pendant que la flotte longeait les Antilles ou Iles du Vent, les Espagnols eurent à soutenir contre les naturels diverses rencontres dans lesquelles ils éprouvèrent leur obstination et leur courage ; les femmes combattaient en désespérées comme les hommes, même lorsque, renversées de leurs canots et précipitées dans la mer, elles avaient à lutter à la fois et contre leurs ennemis et contre les flots. A la Guadeloupe, les Espagnols virent pour la première fois le délicieux fruit de l'ananas, et ils furent saisis d'horreur à l'aspect des membres humains que les naturels faisaient rôtir devant le feu, ou qui étaient suspendus dans leurs huttes pour les besoins futurs. Cependant cet horrible spectacle n'abattit pas leur courage ; ils firent prisonniers quelques Caraïbes, et ils les emmenèrent avec eux à Hispaniola, où ils arrivèrent le 22 novembre.

En approchant de cette partie de la côte où le fort de Navidad avait été construit, les Espagnols à bord de la flotte attendaient avec anxiété les signaux de leurs compatriotes laissés dans l'île lors de la première expédition, mais le morne silence qui régnait le long du rivage annonçait quelque désastre et les remplit d'appréhensions. On ne voyait pas un canot se diriger vers les navires. Les naturels, si bienveillants, si affectueux pour les Espagnols lorsque ceux-ci les avaient visités pour la première fois, se tenaient maintenant à l'écart; mais on ne tarda pas à pénétrer la cause de cette froideur mystérieuse, car on trouva le fort de Navidad réduit en cendres, et toutes les circonstances qu'on recueillit ne permirent bientôt plus de douter que la garnison n'eût été détruite par les Indiens.

Le triste sort des premiers colons d'Hispaniola causa une profonde tristesse aux nouveaux aventuriers; et un esprit pénétrant eût pu aisément voir dans ces désastres le présage menaçant des calamités futures. Dès qu'on eut renoué quelques relations avec les naturels, on apprit les nouvelles suivantes : à peine l'amiral s'était-il éloigné de la côte, que la garnison du fort, secouant toute subordination, traita les Indiens avec la licence la plus insolente et la plus effrénée. Ce peuple qui, dans sa simplicité, regardait les nouveaux

arrivés comme une classe d'êtres privilégiés, ne conserva plus pour eux ni respect ni crainte. Les excès désordonnés dont les Espagnols se rendirent coupables prouvèrent à leurs ennemis qu'il devenait aussi facile que nécessaire de les détruire. Les fautes des colons étaient donc la partie la plus instructive de cette tragique histoire. Afin d'éviter désormais la vue d'objets si propres à entretenir des impressions sinistres, Colomb résolut de fixer dans un autre lieu son nouvel établissement. Il choisit à cet effet une plaine terminée par un bon port, peu éloignée de la montagne de *Cibao* qui, disait-on, renfermait des mines d'or abondantes. Ce fut en cet endroit qu'il jeta les fondements d'une ville qu'il appela Isabella, du nom de sa royale maîtresse. Les édifices publics, tels que l'église et les magasins, furent construits en pierre; quant aux autres maisons on les bâtit en roseau, en plâtre et en tous autres matériaux qu'il était facile de se procurer.

Après avoir ensuite exploité dans différentes directions l'intérieur du pays, pour y chercher des mines d'or et d'argent, Colomb s'efforça de se concilier l'amitié précieuse des Indiens, et d'inspirer une esprit d'ordre et d'activité à la colonie naissante; puis, il se prépara à entreprendre un nouveau voyage de découvertes dans l'Occident. En conséquence il forma une junte ou conseil, à la tête duquel il plaça son frère, et qui devait pendant son absence tenir les rênes du gouvernement. Ses préparatifs ainsi terminés, il mit à la voile le 24 avril 1494 avec une flottille de trois petits navires. Son but était de continuer à reconnaître la côte de Cuba, à partir du point où ses recherches s'étaient terminées lors de son premier voyage, et de s'avancer le plus loin possible vers l'ouest, en longeant cette terre qui dans son opinion devait faire certainement partie de l'Asie continentale.

En cinq jours l'amiral atteignit l'extrémité orientale de Cuba, connue maintenant sous le nom du cap *Maysi;* ensuite il longea la côte méridionale de l'île. Partout où les navires s'arrêtaient, les Indiens arrivaient en foule, apportant dans leurs canots des fruits et des provisions de toute espèce aux étrangers qu'ils regardaient avec étonnement et admiration. A la demande habituelle : — « Où pourrons-nous trouver de l'or? » ils répondirent par gestes qu'il y en avait abon-

damment dans un grand pays situé au sud. Alors Colomb résolut de changer de direction ; le 3 mai il cingla au midi, et peu de temps après, il découvrit les montagnes bleues de la Jamaïque. En approchant du rivage de cette magnifique contrée les Espagnols furent ravis d'admiration à la vue de la fertilité du sol, de l'aspect varié des sites, et des champs de piment. Les habitants leur parurent plus guerriers et plus ingénieux que ceux de Cuba ou d'Hispaniola ; la construction de leurs canots ornés de sculptures élégantes trahissait un art plus avancé ; quelques-uns même de ces canots formés d'un seul tronc d'arbre avaient plus de quatre-vingt-dix pieds de long.

Cependant l'espoir des Espagnols ne fut point réalisé ; il n'y avait pas de mines d'or à la Jamaïque, et Colomb, fier d'avoir ajouté à tant de découvertes celle de cette magnifique contrée, poursuivit ses explorations le long de la côte de Cuba. En continuant son voyage vers l'ouest, il tomba dans un groupe de petites îles, les unes arides et incultes, les autres revêtues de la plus riche verdure, et étalant aux yeux toutes les merveilles de la végétation des tropiques. Ainsi que les arbres et les fleurs, les oiseaux et les poissons brillaient de ces couleurs éblouissantes que la nature se plaît à prodiguer dans ces beaux climats. Colomb, emporté par son imagination ardente, crut d'abord qu'il avait enfin trouvé cet archipel de l'Inde dont Mandeville et Marco Polo avaient fait des descriptions si pompeuses. Il apprit en outre des naturels qu'à l'ouest se trouvait un grand pays appelé *Mangon*, et que les habitants du pays portaient des vêtements. Il supposa que c'étaient les *Mangi* du voyageur vénitien. En conséquence il continua à se diriger vers l'ouest, dans l'espoir qu'il parviendrait à faire le tour du globe, et à revenir en Europe par le passage récemment découvert autour de l'Afrique. Mais les difficultés d'une navigation périlleuse le long d'une côte sinueuse avaient abattu le courage de ses compagnons ; les navires étaient aussi en fort mauvais état, et il devenait tout-à-fait impossible, du moins pour le moment, de continuer un pareil voyage.

Cependant Colomb ne voulut pas abandonner son projet favori, avant d'avoir fait signer par tous les matelots de la

flotte un écrit attestant que dans leur conviction Cuba était une terre continentale et dépendant de l'Inde. Fernand Perez de Lima, secrétaire de l'expédition, assisté de quatre témoins, alla de navire en navire recevoir les noms de ceux qui partageaient l'opinion de l'amiral, en s'efforçant de convaincre les récalcitrants. Ce document singulier existe encore aujourd'hui (1). Si le voyage eût été continué deux ou trois jours de plus, Colomb eût atteint l'extrémité ouest de l'île et reconnu la vérité. En regagnant la colonie, la flotte relâcha de nouveau à la Jamaïque, navigua le long des côtes méridionales de cette île, puis ensuite gouverna vers la partie sud d'Hispaniola ; mais dans ces parages elle essuya de nombreuses tempêtes et eut perpétuellement à lutter contre des vents contraires. Enfin le mauvais temps cessa, et Colomb reprit la haute mer dans l'intention de cingler à l'ouest et de compléter l'exploration des îles Caraïbes, mais les fatigues extraordinaires qu'il venait de supporter avaient entièrement ruiné sa constitution d'ailleurs si robuste. Quand le moment du danger fut passé, son esprit accablé succomba sous le poids de tant de travaux, de veilles et d'inquiétudes. Il tomba dans une profonde léthargie qui fit croire aux Espagnols que sa fin approchait, et ce fut dans cet état d'insensibilité complète qu'on le ramena au port d'Isabella.

Peu de temps après le départ de Colomb pour Cuba, son frère Bartolomeo débarqua à la nouvelle colonie. Cette heureuse circonstance ne contribua pas peu à rendre la santé à l'amiral, dont l'esprit comme le corps était épuisé par la fatigue. Bartolomeo Colomb possédait un courage indomptable, une immense activité, de grands talents pratiques. Il était de plus un marin habile et expérimenté. On prétend même qu'il accompagna Bartolomeo Diaz dans ce célèbre voyage qui eut pour résultat la découverte du cap de Bonne-Espérance. Le désordre de la colonie rendait plus précieuse encore pour Colomb l'assistance d'un pareil ami. Aussi ne tarda-t-il pas à l'investir des pouvoirs et du titre d'adelantado ou lieutenant-gouverneur. Pendant son absence toutes les affaires de la nouvelle colonie étaient tombées dans la confusion la plus dé-

(1) Munoz, *Hist. del Nuevo Mundo,* p. 217. Navarrete, *Colleccion de los Viages, etc.*, t. II, p. 143.

plorable; la majeure partie des individus que Colomb avait amenés d'Espagne étaient des aventuriers avides qui espéraient amasser de grandes richesses sans aucune peine, dans une région que des récits exagérés dépeignaient comme renfermant tous les trésors de la nature. Mais quand ils éprouvèrent quelques-unes des difficultés qui contrarient toujours l'établissement d'une colonie sur une terre étrangère, ils passèrent de la plus folle exaltation à un abattement complet; ce n'était même qu'avec une extrême difficulté qu'ils parvenaient à se procurer les choses de première nécessité, et dans l'amertume de leur désappointement ils accusaient Colomb d'être l'auteur de tous leurs maux. Comme cela arrive d'ordinaire, ce n'étaient pas les plus malheureux, mais les plus pervers et les plus turbulents, qui fomentaient la sédition. Le désordre devint tel que les insurgés s'emparèrent de quelques vaisseaux dans le port et firent voile pour l'Espagne. Parmi les fugitifs se trouvait le frère Boyle, moine franciscain, le premier apôtre de l'évangile dans les Indes Occidentales, qui trouva moyen de faire circuler à la cour ses plaintes contre l'administration de Colomb. Le président du conseil des Indes, Fonseca, évêque de Badajos, ennemi juré de l'amiral, s'empressa de recueillir et d'appuyer ces accusations, et, en conséquence, la cour expédia un commissaire chargé de s'enquérir de l'état de la colonie. Ce commissaire, Juan de Aguado, était une créature du parti opposé à l'amiral, et comme il recueillait les éléments de son rapport avec un esprit d'hostilité manifeste, Colomb résolut de l'accompagner en Espagne dans l'espoir de contrebalancer l'effet de ses erreurs volontaires.

Lorsque Colomb se présenta de nouveau à la cour d'Espagne, il y reçut un accueil distingué. Le récit plein de franchise dans lequel il exposa à ses souverains les désordres de la colonie, sa sollicitude évidente pour le bien-être de ce nouvel établissement, ses plans judicieux de réforme future, tout contribua à lui rendre bientôt la confiance de Fernand et d'Isabelle, et à confondre les calomnieuses accusations de ses ennemis. On envoya à Hispaniola des navires chargés de renforts et de provisions. Mais les revenus de l'Espagne étaient alors tellement épuisés par les guerres de l'Europe,

qu'il s'écoula plus de deux ans avant qu'on eût pu équiper une flotte destinée à transporter l'amiral au-delà de l'Océan.

Enfin, le 30 mai 1498, Colomb mit à la voile avec six vaisseaux et commença son troisième voyage. Dans son second voyage, il s'était déjà dirigé au sud de la route de sa première expédition, et il avait moins souffert de la variation des vents; cette fois, pour compléter l'expérience, il navigua encore plus au sud que la seconde fois. En quittant les îles du cap Vert, il cingla au sud-ouest jusqu'à cinq degrés de l'équateur. Là ses vaisseaux furent arrêtés par un calme plat, et les effets de la chaleur devinrent tellement violents, qu'ils rappelèrent aux malheureux marins la fable de cette zone torride rendue inhabitable par les rayons brûlants d'un soleil perpendiculaire. L'air était si lourd et si énervant qu'il fallut au bout de quelques jours faire route vers le nord-est. Dès que les vaisseaux eurent navigué quelque temps dans cette direction, ils ne tardèrent pas à rencontrer des brises rafraîchissantes, une température agréable et un ciel pur. Le 31 juin, on signala une terre: trois pointes de montagnes apparaissaient à l'horizon; et en s'en approchant, Colomb reconnut qu'elles se réunissaient à leur base; à cause de cette circonstance il donna à cette île le nom de la *Trinidad* ou la Trinité.

Se dirigeant ensuite au sud-ouest, Colomb entra dans le grand golfe de Paria et vit la terre s'étendre à perte de vue du côté du midi. Il s'imagina d'abord qu'il était arrivé sur les côtes de quelque grande île; mais les fortes vagues de l'intérieur du golfe, et le rapide courant qui s'en échappait vers le nord, le firent bientôt changer d'opinion; il conjectura, avec une hardiesse égale à sa sagacité, que ces phénomènes étaient produits par les eaux d'un grand fleuve débouchant dans la mer, sur ces plaines basses qui bornaient sa vue au midi, et prenant sa source dans de grandes montagnes situées à une distance considérable, probablement sous l'équateur. Le fleuve dont il découvrit ainsi l'existence était l'Orénoque. Colomb remarqua avec étonnement la fertilité de cette contrée, la douce température de l'air et le beau teint des habitants, surtout lorsqu'il le comparait aux régions des Africains situés par le même degré de latitude. Combinant

ces observations faites au milieu de transports de joie avec les théories que lui inspirait son enthousiasme, Colomb s'imagina qu'il avait trouvé le paradis terrestre, et que ce grand fleuve qui versait ses eaux dans le golfe de Paria descendait du jardin de l'Eden. L'immense quantité de perles que les habitants du pays apportaient aux Espagnols contribua aussi à enflammer son imagination. Les vaisseaux eurent quelque peine à traverser la Bouche du Dragon (c'est ainsi qu'on nomme le canal rétréci qui sépare le promontoire de Paria de l'île de la Trinité), et, après avoir côtoyé le continent vers l'ouest jusqu'à la hauteur de Margarita, ils firent voile en ligne directe vers Hispaniola.

En arrivant à la ville de Saint-Domingue, qui d'après ses ordres avait été fondée, par son frère l'adelantado, sur la rivière Ozema, l'amiral trouva la colonie plongée dans l'anarchie et la confusion la plus complète; aucune subordination n'existait plus; les révoltés avaient pris les armes, et quoique souvent battus par l'adelantado, ils pouvaient encore se maintenir dans un état de défense. Colomb redoutait à la fois, pour la colonie et pour lui-même, les conséquences d'une guerre civile trop long-temps prolongée, il aima mieux apaiser les mécontents par des concessions que de s'engager dans une lutte incertaine pour les réduire à l'obéissance; en conséquence, il rendit à Roldan, le chef des insurgés, son office d'alcade-major ou grand-juge, et par de semblables mesures de conciliations il parvint à étouffer au dehors les flammes de l'insurrection; mais le feu de la discorde couvait encore dans les cœurs : les factions, si long-temps déchaînées, n'avaient que les trompeuses apparences du calme. Chaque vaisseau qui partait pour l'Espagne y apportait de nouvelles plaintes et de nouveaux murmures; d'un autre côté, les dépêches de l'amiral, annonçant à la cour ses nouvelles découvertes, l'entretenaient aussi continuellement d'insurrections et d'hostilités avec les Indiens, qui semblaient menacer l'existence de la colonie. On résolut, en conséquence, d'envoyer à Hispaniola un officier autorisé provisoirement à s'emparer du pouvoir suprême afin de rétablir l'ordre. Cette mission fut confiée à Francisco de Bobadilla, gentilhomme de la maison du roi; c'était un homme faible et irascible; et comme dans

cette circonstance son intérêt le portait à user sans limites des pouvoirs confiés à sa discrétion, à peine arrivé à Hispaniola, traitant Colomb en criminel, il le fit arrêter et charger de chaînes; ce grand homme fut tellement affecté des indignités qu'on lui prodiguait à plaisir et des manifestations de haine dont il était assailli, qu'il se persuada que Bobadilla en voulait à sa vie. Lorsque Vallejo, commandant du vaisseau destiné à ramener l'amiral en Espagne, entra dans la prison pour le faire transférer à bord, Colomb, s'imaginant qu'on allait le conduire à l'échafaud, se mit à crier avec un accent de crainte et de désespoir : — « Vallejo, que veux-tu faire de moi? » Et les assurances réitérées de ce brave officier qu'il voulait seulement l'embarquer sur son navire suffirent à peine pour le rassurer. Arrivé à bord, il ne souffrit pas qu'on lui ôtât ses fers; mais, fort de la conscience de son génie et sûr de sa gloire future, il porta avec une joie mêlée d'orgueil ces témoignages de l'injustice de la fortune, exprimant même le désir qu'ils fussent enfermés avec lui dans son tombeau.

Quand on apprit, en Espagne, que Colomb revenait prisonnier et chargé de chaînes, l'indignation publique se manifesta hautement contre ceux qui avaient si indignement traité cet homme si distingué par son mérite et par ses services. Ces rigueurs inouïes trahissaient assez l'injustice de ses ennemis et les fureurs des factions. La généreuse Isabelle ressentait comme Colomb lui-même les blessures de son cœur ulcéré, et Ferdinand, bien qu'assez froidement disposé envers l'amiral, se vit obligé de céder aussi à l'opinion publique. Par ses ordres, Colomb et ses frères furent immédiatement mis en liberté et accueillis à la cour avec les plus grandes marques de distinction. Ferdinand écouta avec déférence la justification de l'amiral, dont il parut pleinement satisfait; il rappela immédiatement Bobadilla, qui par son arrogance et son opiniâtreté avait fait tant de mal à Colomb, et qui animait encore la fureur des factions. Mais, bien qu'il demandât expressément à être réintégré dans son gouvernement, Colomb n'obtint jamais que des réponses évasives; Don Nicholas de Ovando, homme habile et distingué, fut choisi pour succéder à Bobadilla.

CHAPITRE II.

CHRISTOPHE COLOMB ET AMÉRIGO VESPUCCI.

Quatrième voyage de Colomb. — Événements à Hispaniola. — Mort de Bobadilla. — Colomb atteint le Honduras. — Il recueille des renseignements concernant le Mexique. — Il reconnaît la côte de la Veragua. — Souffrances de l'expédition. — Naufrage sur la côte de la Jamaïque. — Voyage hardi à Hispaniola dans un canot. — Détresse de Colomb. — Conduite inhumaine d'Ovando. — L'amiral est enfin secouru. — Il retourne en Espagne. — Sa mort. — Honneurs rendus à ses restes. — Mérite de sa découverte. — Expressions des écrivains classiques que l'on suppose se rapporter à l'Amérique. — Les Dieppois prétendent avoir découvert le Nouveau-Monde. — Allégations semblables des Basques et des Bretons. — Alonzo de Hojeda marche sur les traces de l'amiral. — Amérigo Vespucci revendique injustement l'honneur d'avoir découvert le Nouveau Continent. — Témoignage des pilotes. — Causes qui l'engagèrent à imposer son nom au Nouveau-Monde.

Tandis que Colomb voyait ainsi son ambition traversée et son autorité légitime méconnue dans ces pays qu'il avait découverts, son esprit ne restait pas inactif, et il n'avait nullement renoncé à son premier projet de pénétrer par l'Occident dans ces riches contrées de l'Inde, dont les relations de Marco Polo et d'autres voyageurs contenaient de si brillantes descriptions. Il supplia le roi de lui confier le commandement d'une nouvelle expédition, et les événements qui avaient eu lieu tout récemment devaient plus que jamais faire prendre une pareille demande en considération. Une année environ avant que Colomb revînt d'Hispaniola, Vasco de Gama était arrivé à Lisbonne après avoir accompli son premier voyage aux Indes par le cap de Bonne-Espérance, et il avait rapporté de telles descriptions de ces riches et populeuses contrées que tous les peuples de l'Europe éprouvaient les plus vifs désirs d'y aller établir des relations commerciales. La réputation dont jouissait Colomb, de cosmographe aussi instruit que sagace, n'était plus alors contestée, et il offrit de conduire une flotte aux Indes par une route plus courte que celle qu'avait suivie Vasco de Gama. Il s'était assuré que la côte de Caraccas s'étendait fort loin à l'ouest; il avait reconnu aussi dans la même direction les côtes méridionales de Cuba qu'il supposait appartenir au continent; il en conclut que l'Océan remplissait l'espace compris entre ces limites, et que le détroit conduisant au milieu

de ces mers de l'Inde, tout récemment visitées par les Portugais, devait se trouver quelque part dans la direction de Darien; bien qu'elle soit erronée, cette conjecture offre une preuve nouvelle de la pénétration de son esprit.

L'expédition que Colomb commandait dans son quatrième voyage de découvertes se composait seulement de quatre petites caravelles dont la plus grande n'était que de soixante-dix tonneaux. Ce fut avec ces faibles ressources qu'il résolut d'explorer l'Océan occidental et d'achever la circumnavigation du globe. Il partit en conséquence de Cadix le 9 mai 1502, et atteignit la Martinique, l'une des îles du Vent ou des Antilles, le 15 juin suivant. Une lettre amicale du roi et de la reine lui conseillait de ne pas toucher à Hispaniola, où sa présence pourrait faire renaître les troubles qui avaient marqué son administration d'une manière si alarmante. Mais comme l'un de ses bâtiments était un mauvais voilier, il désirait s'en procurer un autre par échange ou par achat; et, dans ce but, il se dirigea sur Saint-Domingue, espérant que la nécessité excuserait suffisamment sa désobéissance au conseil royal. Cependant les habitants de l'île connaissaient déjà le désir des souverains espagnols, et on ne permit pas à Colomb d'entrer dans le port; son expérience lui fit prévoir alors l'approche d'une violente tempête, et, voyant qu'une flotte nombreuse se disposait à mettre à la voile pour l'Europe, il avertit Ovando du danger qui le menaçait, l'engageant à retarder son départ; mais on reçut son conseil avec méfiance comme la suggestion officieuse d'un ennemi secret, et on n'en tint par conséquent aucun compte; cependant, à peine la flotte était-elle sortie du port, qu'un affreux ouragan éclatant tout-à-coup en détruisit la plus grande partie. Le vaisseau sur lequel Bobadilla s'était embarqué avec toutes ses richesses si mal acquises, fut du nombre de ceux qui périrent; seule de tous les bâtiments de cette flotte, la petite caravelle, chargée des trésors que Colomb avait laissés dans l'île, n'éprouva aucun accident sérieux et put continuer son voyage en Espagne. Les amis de l'amiral attribuèrent cette circonstance à une intervention directe de la providence divine en sa faveur, tandis que ses ennemis l'accusaient d'avoir employé des moyens surnaturels pour soulever la fureur des éléments. Comme il

savait aussi bien se mettre à l'abri du danger que le prévoir, il avait pris des mesures qui permirent à sa petite escadre de résister à la violence de l'ouragan dans lequel périrent ses ennemis.

Aussitôt que le temps devint meilleur, Colomb remit à la voile pour continuer son voyage de découvertes. Les courants le portèrent d'abord à Cuba, d'où il navigua en ligne directe au sud-ouest jusqu'à ce qu'il eût atteint l'île de Guanaga, sur la côte de Honduras. Les habitants de ce pays lui parurent avoir atteint à un plus haut degré de civilisation que tous les naturels du Nouveau-Monde, connus jusqu'alors ; ils se servaient d'ustensiles de cuivre, et portaient des habits de coton travaillés d'une manière curieuse et teints d'un grand nombre de couleurs. Parmi les animaux de cette côte, Colomb remarqua d'une manière toute particulière le pécari ou cochon américain, et les singes à longue queue qui ne se trouvent que dans cette partie du monde. Un cacique lui donna trois cochons « d'un aspect si terrible qu'ils eussent effrayé, dit-il, un chien irlandais (1). » L'un de ces animaux ayant été jeté à un singe blessé, celui-ci entoura le groin du pécari de manière à lui serrer fortement les deux mâchoires l'une contre l'autre, puis il déchira sans pitié son adversaire ainsi réduit à l'impuissance de se défendre. « Ce fait me parut si étrange, dit Colomb, dans une lettre adressée au roi et à la reine, que je jugeai convenable d'en conserver le souvenir sur le papier pour l'instruction de vos majestés. » Les naturels lui donnèrent à entendre qu'à l'ouest se trouvait un pays remarquable par ses arts, sa richesse et sa population. Il supposa que ce pays était le Cathay, et il ne s'étonna pas de voir les côtes d'un si grand empire habitées par de pauvres pêcheurs. Ne tenant aucun compte de ces indications qui l'eussent infailliblement conduit à la découverte du Mexique, Colomb persista à rechercher un détroit qu'il supposait situé sous une latitude plus méridionale. Il continua donc sa course tout le le long des côtes, depuis Truxillo, dans le Honduras, jusqu'au golfe de Darien, et il ne s'arrêta pas avant d'être parvenu à un point qu'avait déjà atteint l'heureux navigateur Bastidas. Dans ce voyage sur la côte, Colomb eut beaucoup à

(1) Allusion au levrier d'Irlande, dont la race est aujourd'hui perdue.

souffrir des vents contraires, des courants qui se combattaient et des hostilités des naturels, dont le courage désespéré l'empêcha de fonder un établissement sur la côte de Veragua. Plusieurs Espagnols périrent dans cette tentative malheureuse, et il fallut toute l'énergie et tous les efforts de l'adelantado pour sauver d'une ruine complète le reste de l'expédition. Les tourments et les fatigues avaient si gravement altéré sa santé, que l'amiral pouvait à peine monter sur le pont; les vaisseaux de la petite escadre étaient alors dans un état de délabrement tel, qu'ils ne pouvaient tenir la mer qu'avec les plus grandes difficultés. Enfin, pour comble de malheur, lorsqu'ils approchèrent de l'île de Cuba, ils furent assaillis d'une violente tempête, et, pour les empêcher de couler à fond, il fallut les faire échouer sur la côte de la Jamaïque. Heureusement cette manœuvre réussit; les débris des navires naufragés ne tardèrent pas à être visités par les canots des naturels qui fournirent aux Espagnols toutes les provisions dont ils pouvaient avoir besoin. L'adelantado prit les mesures nécessaires pour maintenir l'ordre parmi les hommes des équipages de plus en plus mécontents, tandis que l'amiral gisait sur son lit de douleur, complètement épuisé par les peines physiques et les souffrances morales qu'il éprouvait depuis si long-temps.

Cependant les Indiens se fatiguèrent de subvenir ainsi aux besoins des étrangers qui leur paraissaient établis d'une manière définitive parmi eux. Les provisions commencèrent à manquer, et la crainte de la famine fit perdre tout sentiment du devoir à la plupart des matelots qui, refusant désormais d'obéir à leurs chefs, parcoururent l'île, commettant les violences les plus affreuses sur ses simples et inoffensifs habitants. La vengeance des naturels, la famine et leurs propres dissensions menaçaient les Espagnols d'une ruine imminente. Dans ce déplorable état de choses, Diego Mendez et un Génois nommé Fiesco résolurent de se rendre par mer à Hispaniola, sur un canot que leur vendirent les Indiens, et d'instruire le gouverneur de cette île de la position malheureuse où se trouvaient Colomb et ses compagnons. Cette entreprise hardie réussit, et les courageux marins atteignirent Hispaniola après un voyage de quatre jours. Mais Ovando, cédant aux suggestions de la jalousie et de la haine plutôt qu'aux devoirs de

l'humanité, différa à dessein, pendant quelque temps, d'équiper un vaisseau pour aller au secours de Colomb. Il finit cependant par lui envoyer un petit bâtiment avec une lettre de compliments, et peut-être dans le seul but d'observer sa position. La vue d'une voile amie qui s'approchait de la terre causa les plus vifs transports de joie à tous les malheureux naufragés. Mais quels ne furent pas leur découragement et leur désespoir lorsqu'ils reconnurent que ce bâtiment louvoyait à quelque distance de la côte sans leur offrir le plus faible secours. Colomb dissimula autant qu'il le put l'humiliation que lui faisait éprouver cette insulte cruelle ; il eut même l'adresse d'expliquer cette circonstance extraordinaire de façon à ranimer les espérances de ses compagnons, et il profita habilement de la prédiction d'une éclipse de lune pour se faire donner par les ignorants et superstitieux naturels d'abondantes provisions.

Cependant les souffrances d'un si grand homme excitèrent une sympathie générale parmi les colons de Saint-Domingue. La conduite du gouverneur qui tardait à l'arracher aux dangers de sa situation fut hautement et sévèrement censurée. Bien qu'il se souciât fort peu, quant à lui, de sauver la vie de Colomb, Ovando, qui était aussi politique que cruel, tenait pourtant à conserver sa propre popularité. Il envoya donc un vaisseau chercher l'amiral et ses fidèles compagnons, qui languissaient, depuis une année, dans l'anxiété la plus pénible, sur cette côte où ils avaient fait naufrage.

Colomb fut reçu à Saint-Domingue avec les plus vifs transports de joie et d'enthousiasme. Ses malheurs avaient calmé les haines populaires, et aucun souvenir des dissensions passées ne vint aggraver les douleurs actuelles d'un homme aussi distingué. Ovando lui-même, tout en blessant les sentiments de l'amiral par des procédés injustes et durs, s'efforçait de le traiter avec toutes les marques extérieures de la plus bienveillante politesse et du plus profond respect. Dès que sa santé fut suffisamment rétablie pour lui permettre de supporter les fatigues d'un autre voyage, Colomb mit à la voile pour l'Espagne, où il arriva le 7 novembre 1504. Ainsi se terminèrent les travaux de ce grand navigateur. Dans son troisième voyage, il avait découvert le continent de l'Amérique, et pendant cette quatrième et dernière expédition il

venait de relâcher dans quelques-unes des plus riches contrées de cette terre bénie du ciel, et de recueillir les renseignements les plus favorables sur la richesse du Mexique, dont l'Espagne devait bientôt posséder les immenses trésors. Malgré ses longs et nombreux services, et les dignités qu'il s'était réservées dans son contrat avec la couronne, Colomb se trouvait alors réduit à la plus affreuse misère. Sa protectrice, la reine Isabelle, était morte, et Ferdinand, qui d'ordinaire n'écoutait la voix de la justice qu'alors que son intérêt l'exigeait, prêtait à peine attention à ses justes demandes. En vain Colomb réclama son autorité de vice-roi des Indes; le roi évita toujours de se prononcer sur une demande qu'il avait l'intention bien arrêtée de ne pas satisfaire. Cette politique dilatoire obtint le résultat qu'elle se proposait. Les peines du désappointement augmentèrent les infirmités physiques de Colomb, et il expira à Valladolid, le 12 mai 1506. Entre autres dispositions de son testament, il ordonnait que son fils aîné Diégo et tous ceux qui succéderaient à ses dignités et à ses titres signeraient simplement « L'Amiral, » afin de conserver toujours le souvenir du grand fondateur de la famille. Les fonctions élevées dont on avait refusé l'exercice à Colomb furent transmises plus tard, avec de très-légères modifications, à son fils aîné Diégo, qui épousa une nièce du duc d'Alva, et s'allia ainsi avec la première noblesse de l'Espagne.

La partialité avec laquelle l'esprit humain considère naturellement un homme distingué a attribué les désappointements qui troublèrent les derniers jours de Colomb aux mauvaises passions et à l'égoïsme de tous les individus dont il fut entouré. Mais une pareille supposition doit nécessairement exciter la méfiance de tous ceux qui ne peuvent consentir à sacrifier leur estime pour la nature humaine, au besoin d'exalter un héros favori. Quoique parfaitement capable d'achever une entreprise extraordinaire, le caractère enthousiaste de Colomb n'était nullement propre à remplir la tâche délicate de gouverner une colonie naissante. Ses projets d'agrandissement devenaient de plus en plus extravagants. En terminant sa capitulation avec Ferdinand et Isabelle, il fit le vœu de conduire une armée de cinquante mille hommes à

la terre sainte, sept années après la conquête des Indes, et d'arracher Jérusalem des mains des infidèles. L'or était l'objet immédiat de ses recherches dans le Nouveau-Monde, et l'on a peine à comprendre la crédulité empressée avec laquelle il recueillit tous les renseignements qui pouvaient flatter ses espérances de découvrir tout-à-coup d'immenses richesses. Ni les fatigues, ni les revers ne purent calmer l'ardeur de son esprit, et la confiance aveugle qu'il avait d'abord inspirée à ses partisans devint une cause de répulsion dès que leurs yeux s'ouvrirent à la réalité de leur situation. La constance qu'il ne cessa d'avoir en ses illusions l'exposa à l'amère dérision de ceux dont il avait trompé la simplicité, et dont il traitait l'abattement et les murmures avec la sévérité hautaine d'un visionnaire convaincu par l'expérience de la vérité de ses visions. Ses partisans mécontents eurent sans doute de bonnes raisons de l'accuser d'une rigueur extraordinaire, car l'enthousiasme s'efforce souvent de déraciner les vices par des moyens violents, sans donner aux habitudes vertueuses le temps de germer et de se développer. Quand Ferdinand et Isabelle privèrent Colomb du gouvernement d'Hispaniola, ils n'eurent, à ce qu'il paraît, d'autre désir que de lui ôter un pouvoir dont il était incapable de se servir. Ils lui fournirent même d'abord les moyens de quitter une position où sa vie se trouvait à chaque instant menacée. Bien que son naturel doux et bon ne pût approuver les projets qu'avait conçus Colomb, de réduire les Caraïbes à l'esclavage, la reine n'en continua pas moins, tant qu'elle vécut, de traiter l'amiral avec la faveur due à son génie et à ses services éminents. Après la mort d'Isabelle, il reçut encore de Ferdinand autant de marques de considération qu'un enthousiaste en peut attendre d'un prince froid et réfléchi (1).

Le corps de Colomb, enterré d'abord dans l'église de Sainte-Marie de Valladolid, fut ensuite transporté à Séville. Mais l'an 1536, on le fit partir pour Hispaniola, où on l'ensevelit près du grand autel, dans la cathédrale de Saint-Domingue. Il y demeura jusqu'en 1795, époque à laquelle les Français obtinrent la cession d'Hispaniola. Dans cette circonstance,

(1) Navarrete, t. I, p. 67.

des Espagnols ne voulant pas abandonner à un peuple étranger la dépouille mortelle d'un homme dont le souvenir se rattachait si glorieusement à la période la plus brillante de leur histoire, résolurent de la transporter à l'île de Cuba. Toutes les solennités religieuses, toute la pompe militaire qui pouvaient honorer la mémoire de l'illustre mort, embellirent cette cérémonie. On déposa les restes de Colomb dans la cathédrale de la Havane, et ce dernier tribut de considération, payé à sa renommée après un laps de trois siècles, excita un enthousiasme aussi vif peut-être que celui qui l'avait accueilli à son retour après la découverte du Nouveau-Monde.

La postérité de Colomb jouit pendant long-temps des richesses et des honneurs qui excitèrent son ambition. Son fils, don Diégo, se vit d'abord obligé de soutenir à l'appui de ses réclamations un long procès contre le fisc royal, afin de faire déterminer d'une manière précise quelles étaient les parties du Nouveau-Monde découvertes par son père; don Luis, le fils de don Diégo, céda ses prétentions à la vice-royauté des Indes pour les titres de duc de la Veragua et de marquis de la Jamaïque, et son droit à un dixième de tous les revenus des Indes pour une pension de mille doublons d'or. En 1608, la ligne mâle étant éteinte, les titres et les revenus de la famille passèrent à don Nuno Gelves de Porto Gallo, descendu d'une fille de don Diégo Colomb. Ce fut donc une branche de la noble famille de Bragance qui hérita des dignités de l'amiral; les ducs de Veragua furent, en 1712, élevés au premier rang de grands d'Espagne. Ainsi se réalisèrent peu à peu toutes les espérances qu'avait pu concevoir jadis Christophe Colomb. Mais le duc de Veragua se vit dépouillé de toutes ses propriétés et réduit à la dernière détresse par les révolutions qui enlevèrent à l'Espagne ses colonies des Indes occidentales. Il se vit en conséquence obligé de s'adresser à son gouvernement pour en obtenir une indemnité. On a fait droit à sa réclamation, et, il y a quelques années, une pension de 24,000 dollars lui a été accordée sur les revenus de Cuba et de Porto-Rico (1).

De tous les grands hommes qui ont rendu d'importants

(1) *Life of Columbus*, abridged by Washington Irving. 1830, p. 357.

services à l'humanité par leurs travaux ou par leur intelligence, il n'en est peut-être aucun qui au premier aspect paraisse avoir dépassé plus complètement l'époque dans laquelle il vécut, ou avoir agi plus indépendamment de toute impulsion extérieure que ne le fit Colomb. L'enthousiasme qui le détermina à traverser l'Océan pour aller chercher un nouveau monde lui appartenait en propre; il était de plus le résultat d'une réflexion mûre et bien dirigée; enfin, la justesse avec laquelle il combina toutes les circonstances qui dénotaient l'existence d'une contrée trans-atlantique suffirait seule pour prouver la vigueur et l'étendue de son génie.

Cependant la découverte de l'Amérique avait été préparée par une longue série d'événements. Le perfectionnement de la boussole, l'adoption de l'astrolabe pour mesurer les hauteurs en mer, la hardiesse maritime inspirée à tous les peuples par les découvertes des Portugais, indépendamment du développement si général et si rapide de l'énergie politique et des spéculations scientifiques en Europe, avaient amené l'époque de Colomb à cet état de maturité où la géographie ne pouvait plus rester resserrée dans ses anciennes limites, mais devait nécessairement s'étendre sur toute la surface du globe. Lorsque Cabral, le navigateur portugais qui conduisit une flotte aux Indes orientales, en 1500, s'éloigna en pleine mer afin d'éviter les vents contraires qui règnent sur les côtes de l'Afrique, il fut jeté sur la côte du Brésil, de sorte que l'enthousiasme et l'audace de Colomb n'anticipèrent que de douze années cette découverte accidentelle. Empressons-nous de le reconnaître toutefois, une pareille réflexion ne porte aucune atteinte au mérite de Colomb, car la supériorité d'un grand homme consiste à se distinguer parmi ses semblables, et non pas à s'en séparer. Tant que les progrès sociaux dépendent des progrès scientifiques et non pas seulement du hasard, les spéculations d'un homme de génie doivent nécessairement avoir un rapport intime avec les idées de plusieurs autres esprits distingués de son temps.

Nous ne porterions également aucune atteinte à la réputation de Colomb, si nous supposions, ainsi que l'ont fait quelques savants, que l'Amérique avait été visitée dans l'antiquité par des navigateurs phéniciens, et que les renseigne-

ments vagues des écrivains classiques concernant des régions océaniques dérivaient de leurs traditions. Nous avons examiné dans le chapitre IX du premier livre de cet ouvrage l'importante question de savoir si les Phéniciens firent effectivement de grands progrès dans les arts de la navigation, et de même que les traditions conservées par les auteurs grecs ou latins, leurs titres douteux présentent plutôt à la critique les formes générales de la mythologie et de la théorie que les traits individuels de la réalité.

La croyance de l'existence d'une terre située au-delà de l'Océan était très-répandue dans l'antiquité, et l'on n'a nulle raison d'en attribuer l'origine, soit à l'imagination de Platon, soit à des traditions contemporaines de ces révolutions physiques qui, à ce que l'on suppose, séparèrent l'ancien monde du nouveau. Bien qu'elle soit facilement reconnue par la réflexion, la forme sphérique de la terre n'est nullement apparente pour les yeux du vulgaire. Les suppositions que la terre est une plaine d'une immense étendue répugne, il est vrai, à la raison, mais elle ouvre un champ illimité à l'imagination, et doit toujours être préférée par des observateurs partiels. En même temps, comme l'idée d'un monde infini n'est pas facilement comprise, on crut naturellement que la demeure terrestre de l'humanité était bornée par l'Océan. Toutefois, afin de fixer des limites à l'Océan, il devint de nouveau nécessaire d'avoir recours à une autre région solide. La terre et l'eau alternèrent ainsi continuellement; la limite que la raison ne put trouver fut fixée par la superstition, et, comme dans le système des Hindous, un nombre sacré détermina les bornes de l'univers. Cette théorie était si naturelle qu'il serait surprenant que les anciens n'eussent fait aucune allusion aux régions situées au-delà de l'Océan, et il faut n'avoir jamais observé l'activité de l'esprit humain dans les premiers âges de la civilisation pour commettre l'erreur de voir dans ces allusions autre chose que les éléments d'une philosophie primitive (1).

Nous l'avons constaté dans une partie précédente de cet ou-

(1) Antonio Ribeiro dos Santos a réuni les divers passages des anciens écrivains qui se rapportent, à ce que l'on suppose, aux régions transatlantiques, dans les Mémoires de l'Académie des sciences de Lisbonne, tom. V, p. 101.

vrage, les nations du nord entreprirent à une époque très-reculée d'audacieuses excursions maritimes. Elles découvrirent le Groënland, et, selon toute probabilité, elles atteignirent aussi la côte voisine de l'Amérique du nord. Malgré la ruine de la colonie du Groënland, ces mers, déjà parcourues par un si grand nombre de navires, ne durent pas être entièrement abandonnées, et on a quelque raison de penser que les pêcheries de Terre-Neuve étaient fréquentées avant l'époque de Colomb. Les Normands et les Bretons naviguèrent dans les mêmes mers dès 1504, ou douze années seulement avant le premier voyage de Colomb, et il n'est pas probable qu'une pêcherie eût été exploitée à une si grande distance peu de temps après la découverte des bancs. Les meilleurs géographes du seizième siècle, tels que Ortelius, Mercator, Witfliet, Pontanus et d'autres encore, regardaient comme un fait prouvé que les Basques du cap Breton près de Bayonne et les autres pêcheurs de morue de cette partie de la France avaient découvert Terre-Neuve avant le temps de Colomb, et ils se hasardèrent même à affirmer que ces hardis navigateurs s'étaient avancés jusqu'au Canada, et que Colomb avait été instruit de leurs voyages par un pilote basque. Ces opinions se fondaient principalement sur des traditions conservées parmi les pêcheurs de la Biscaye (1).

Quoi qu'il en soit, les anciennes découvertes manquent entièrement de preuves positives et authentiques, Don M. de Navarrete, dont l'autorité sur un pareil point semble concluante, est porté à penser que les Biscayens ne découvrirent pas Terre-Neuve avant l'année 1526, et il montre qu'ils ne fréquentèrent pas les bancs avant 1540 (2).

L'honneur de la découverte de l'Amérique a été tout récemment réclamé en faveur des habitants de Dieppe, qui furent durant les quatorzième et quinzième siècles les plus habiles et les plus hardis navigateurs de l'Europe. On rapporte qu'un Dieppois nommé Cousin, déterminé par les conjectures d'un de ses compatriotes, nommé Déchaliers, que les Normands regardèrent comme le fondateur de la

(1) Dictionnaire géographique historique de l'Espagne, par l'Académie de l'Histoire, t. II, p. 313, art. Saint-Sébastien.

(2) Navarrete, t. III, p. 179.

science hydrographique, entreprit quelques voyages de long cours, et découvrit en 1488 l'embouchure de la rivière des Amazones, d'où il revint l'année suivante, touchant à son retour sur les côtes de l'Afrique. On dit aussi qu'un individu nommé Pinzon, capitaine d'un petit vaisseau de l'expédition de Cousin, fut jugé à son retour et renvoyé de la ville pour avoir désobéi et résisté à son commandant. Les écrivains qui ajoutent foi à l'histoire du voyage de Cousin conjecturent que ce Pinzon était un membre de la famille du même nom qui s'embarqua avec Colomb dans le port de Palos, et peut-être le même individu qui en 1499 équipa une expédition avec laquelle il se dirigea vers la rivière des Amazones. Cette dernière circonstance, réunie à l'identité des noms et à la ressemblance des caractères, donne à la conjecture un certain air de probabilité. Cependant, comme les archives de Dieppe ont été détruites par le feu en 1694, et qu'il n'existe actuellement aucun document original relatif au voyage de Cousin, l'histoire entière doit être qualifiée d'apocryphe, malgré l'habileté avec laquelle on a rassemblé pour la soutenir les témoignages des écrivains contemporains (1).

Ainsi donc on manque complètement de preuves suffisantes pour disputer à Colomb l'honneur de la découverte de l'Amérique. Que des opinions purement théoriques aient eu cours dans son temps, concernant l'existence de contrées transatlantiques, cela ne diminue guère l'originalité de son invention, et n'ôte absolument rien à la hardiesse de son entreprise.

Le nombre des individus qui osèrent suivre ses traces sur l'Océan devint bientôt considérable; et, indépendamment du succès ou des qualités personnelles de ces hardis navigateurs, la rapidité avec laquelle ces expéditions se succédèrent les unes aux autres mérite une mention spéciale dans l'histoire des découvertes maritimes.

Parmi ceux qui accompagnèrent Colomb à son second voyage, se trouvait Alonzo de Hojeda, jeune et beau cavalier, de petite taille, mais possédant une force et une activité de corps merveilleuses, et doué d'un courage capable de tenter les entreprises les plus désespérées. Alonzo de Hojeda

(1) Journal asiatique, t. IX, p. 324, et dans la traduction française de Navarrete, t. I, p. 343, et notes.

s'était distingué dans les guerres contre les Maures de Grenade, où la reine avait remarqué d'une manière toute particulière quelques-uns de ses exploits. A Hispaniola, il devint bientôt célèbre par son adresse comme par sa bravoure, et il rendit un service signalé à la colonie en arrêtant et en enlevant au milieu de son peuple Caonabo, le chef caraïbe de l'intérieur. Le hasard voulut qu'il se trouvât à la cour d'Espagne au moment où arrivèrent les nouvelles de Colomb concernant les découvertes qu'il avait faites dans son troisième voyage, sa navigation le long de la côte de Paria qu'il regardait avec raison comme le continent, et l'immense quantité de perles qu'il avait vues en la possession des naturels. Hojeda conçut immédiatement le projet de suivre les traces de l'amiral de manière à profiter de sa découverte, et, comme il jouissait de la faveur de Fonseca, ce projet fut aussitôt approuvé que conçu. En conséquence il prépara sur-le-champ une expédition de quatre vaisseaux avec lesquels il atteignit le continent de l'Amérique du sud à peu de distance de l'équateur; ne perdant plus dès lors la côte de vue, il passa devant les embouchures des rivières Essequibo et l'Orénoque, puis, de Margarita, il se dirigea vers l'Occident, et reconnut toute la côte de Venezuela jusqu'au cap Vela, d'où il fit voile pour Hispaniola.

Hojeda était accompagné lors de sa première expédition par un citoyen de Florence nommé *Amerigo Vespucci* (Améric Vespuce), qui, en donnant son nom au nouveau continent, a obtenu par surprise une réputation incontestablement due à Colomb. Quoi qu'il en soit, Vespucci possédait des talents et des connaissances extraordinaires. C'était un marin expérimenté et un excellent cosmographe. Quelques écrivains supposent qu'il suivit Colomb dans son premier voyage au Nouveau-Monde, mais la première mention authentique qui le concerne en Espagne se trouve dans les documents officiels de l'année 1495. A cette époque, il était, à ce qu'il paraît, le commis ou l'associé de Berardi, marchand florentin établi à Séville, l'ami intime de Colomb, et que ses relations avec l'amiral ainsi que sa grande fortune faisaient ordinairement charger par le gouvernement du soin d'équiper les navires frétés pour Hispaniola. Depuis 1500, c'est-à-dire après son retour de

son voyage avec Hojeda jusqu'au commencement de 1505, Amérigo Vespucci fut engagé au service du roi de Portugal, et durant ce temps il dut visiter les Indes orientales ou la côte du Brésil. Il retourna ensuite en Espagne, où il fut très-favorablement accueilli; son mérite intrinsèque, sa grande expérience comme navigateur, ses connaissances commerciales, sa fermeté, toutes ses qualités, en un mot, furent d'autant plus appréciées qu'on en privait une cour rivale. A la mort de Colomb, le roi d'Espagne s'efforça de réparer une si grande perte en attachant à son service le plus habile marin de l'époque, et il nomma en conséquence Vespucci son principal pilote; mais aucune entreprise ne fut pour le moment le résultat de cette nomination, car l'expédition préparée en 1507 pour la découverte d'un passage à l'ouest des îles des Épices, confiée à Amérigo Vespucci et à Vincent Yanez Pinzon, dut être abandonnée par suite des remontrances du roi de Portugal. Amérigo Vespucci mourut au service de l'Espagne l'an 1512.

Des hommes qui occupent dans la science un rang éminent ont, même parmi nos contemporains, revendiqué pour Amérigo Vespucci l'honneur d'avoir découvert le premier le continent du Nouveau-Monde (1). Le pilote florentin sut obtenir, même avant sa mort, la faveur de l'Europe littéraire, car la relation qu'il avait écrite en italien de ses quatre premiers voyages était déjà imprimée en latin l'an 1507; elle avait été auparavant traduite en français et en espagnol. Cette relation contient plusieurs circonstances bien faites pour alarmer une critique soupçonneuse, et on peut même douter qu'il accomplit réellement les quatre voyages qu'il raconte. La date qu'il assigne au commencement de son premier voyage, mai 1497, base sur laquelle reposent ses prétendus titres de gloire, est évidemment un mensonge artificieux; tous les géographes reconnaissent qu'il accompagna Hojeda, et le premier voyage de découvertes de ce hardi marin est fixé unanimement par tous les écrivains espagnols à l'année 1499, c'est à-dire à une année postérieure au voyage dans lequel Colomb découvrit la côte de Paria.

(1) Bandini, *Vita di Amerigo Vespucci*, 1745, Canovai, *Viaggi di Amer. Vesp.* 1819. Malte-Brun, *Géog. univ.*, t. I, p. 500.

Dans le long et fatigant procès qui eut lieu quelques années plus tard entre le fisc royal et don Diégo Colomb, l'examen des plus éminents navigateurs vivants, qui avaient été pour la plupart les compagnons de Colomb, jeta une vive lumière sur toutes les circonstances des premiers voyages dans le Nouveau-Monde. Dans certains documents qui existent encore aujourd'hui, Hojeda déclare qu'il mit à la voile en 1499, emmenant avec lui Juan de la Cosa et *Amerigo Vespucci*, en qualité de pilotes, et qu'il fut le premier navigateur qui fit un voyage de découvertes *après l'Amiral*. Il entreprit ce voyage, dit-il, parce qu'il avait vu les dessins ou les cartes de ses découvertes que Colomb avait envoyés en Espagne ; et il ajoute un renseignement que Vespucci a eu le soin d'omettre, à savoir qu'il trouva les traces de l'amiral dans l'île de la Trinité, près l'embouchure du Dragon (1). Durant le cours du procès auquel nous avons fait allusion, cent neuf témoins, parmi lesquels on comptait les Pinzon, Hojeda, Bastidas, Moralès, Ledesma et d'autres navigateurs distingués, prouvèrent que Christophe Colomb avait découvert le premier les Indes occidentales, la terre ferme et le Darien; et il est digne de remarque que, tandis que cette enquête avait pour principal objet de déterminer la priorité de la découverte, personne ne songea aux prétentions d'Amérigo Vespucci; à l'exception de Hojeda, aucun des témoins n'y fit même allusion (2).

Bien que ses prétentions ne fussent nullement fondées, le Florentin parvint à donner son nom au Nouveau-Monde dès l'année 1509. Dans un traité de cosmographie imprimé cette année même, et publié en tête de ses voyages, l'auteur, qui était probablement un compatriote de Vespucci, remarque : « que le nouveau continent doit être appelé America, parce qu'il a été découvert par Americus, homme d'un rare talent, de même que l'Europe et l'Asie tirèrent leurs noms de deux femmes (3). » Le Nouveau-Monde avait donc pris silencieuse-

(1) Navarrete, t. III, p. 544.
(2) Id. p. 538-592.
(3) *Cosmographia cum quatuor itineribus Americi Vesputii, etc.*, imprimée d'abord en 1507, puis de nouveau en 1509. Dans ces petits volumes, devenus fort rares, l'auteur répète à plusieurs reprises la judicieuse observation que nous venons d'extraire. Ne serait-ce pas là

ment et irrévocablement cette dénomination générale que lui donnait pour la première fois un géographe. Des fables populaires et les rêves enthousiastes de Colomb lui enlevèrent une partie de sa gloire. Il s'imagina qu'il avait atteint les Indes, cette terre privilégiée du luxe et de la richesse, et il eût peut-être éprouvé un grand chagrin s'il se fût vu contraint d'abandonner cette idée favorite pour obtenir la réputation à laquelle il avait de si justes droits, et pour donner son nom à une nouvelle partie du monde. La jalousie et la réserve de la cour d'Espagne, qui presque toujours obscurcissent la gloire de ses serviteurs, n'ont pas peu contribué à l'injustice avec laquelle la postérité a traité ce grand homme. Amérigo Vespucci fut le premier qui publia une description des contrées nouvellement découvertes, et l'humanité l'a libéralement récompensé des renseignements qu'elle en avait reçus (1).

CHAPITRE III.

PREMIÈRES DÉCOUVERTES DANS L'AMÉRIQUE.

Navigateurs qui marchent sur les traces de Colomb. — Vincent Yanes Pinzon. — Il découvre le Brésil et la rivière des Amazones. — Il rapporte dans sa patrie le premier sarigue vu en Europe. — Voyage de Bastidas. — Il reconnaît les côtes de Venezuela et de Carthagène. — Ses malheurs. — Provinces qu'on lui accorde. — Politique de la cour espagnole. — Jalousie excitée par les Anglais et les Portugais. — Expédition de Pinzon et de Solis dans l'Amérique du sud. — Deuxième voyage de Solis. — Son but. — Il atteint la rivière de la Plata. — Il est dévoré par les sauvages. — Tentative de Hojeda pour coloniser Urabo. — Il trouve un rival dans Nicuessa. — Il est défait par les Indiens. — Il bâtit Saint-Sébastien. — Ses souffrances et sa mort. — Sort misérable de Nicuessa. — Balboa reste dans le Darien. — Il traverse l'isthme de Panama. — Il découvre la mer du Sud. — Il est destitué par Pédrarias — Sa fin malheureuse.

La découverte de l'Amérique remplit l'humanité d'étonnement, et éveilla surtout l'ardente curiosité des savants.

la sollicitude de quelque proche parent? En 1508, on imprima un commentaire sur la sphère de Sacrobosco, signé par un certain *Bartolomeo Vespucci*. V. Pinelo, *Biblioteca orientale et occidentale*, p. 964.

(1) Une lettre de Colomb, à son retour de son premier voyage, fut traduite en latin par Léander de Cosco, et imprimée en 1493 sous ce titre : *Epistola de insulæ Indiæ super Gangem nuper inventis*, etc. Mais il est évident que cette lettre n'annonce pas la découverte d'un nouveau monde.

D'aussi vastes contrées, demeurées si long-temps inconnues, offraient de puissants attraits aux penchants les plus actifs de l'esprit humain, c'est-à-dire à l'amour de la nouveauté et à celui du gain. L'imagination soutient et développe tellement les espérances même les plus faibles, et les régions imparfaitement décrites du Nouveau-Monde ouvraient à cette faculté un champ tellement illimité, que l'empressement et la persévérance avec lesquels ces expéditions nouvelles s'apprêtèrent à entreprendre le dangereux voyage de l'Atlantique, et à poursuivre les traces de découvertes jusqu'alors si mal récompensées, ne doivent nous causer aucune surprise.

Cependant, malgré le grand nombre d'aventuriers qui se précipitèrent dans cette nouvelle carrière de gloire ou de fortune, Colomb demeura sans rivaux, ou plutôt l'éclat de sa renommée fut rendu encore plus brillant par la hardiesse de certains navigateurs qui avaient presque tous été ses compagnons et ses disciples. Au premier rang de ces hommes remarquables, nous citerons Vincent Yanez Pinzon, qui suivit l'amiral à son premier voyage. La nouvelle de la découverte du nouveau continent détermina Pinzon à se mettre à la tête d'une expédition, et, comme ses talents et son expérience inspiraient une grande confiance, il n'éprouva aucune difficulté à équiper quatre caravelles, non plus qu'à persuader à quelques-uns des marins qui avaient visité avec Colomb la côte de Paria, de s'embarquer en qualité de pilotes sur ses bâtiments. Ses préparatifs terminés, il mit à la voile à Palos au commencement du mois de décembre 1499. En quittant les îles du cap Vert, il se dirigea en droite ligne vers le sud-ouest pendant l'espace de 300 lieues, l'étoile polaire demeurant toujours visible au-dessus de l'horizon. Tandis qu'il errait ainsi au milieu de l'Océan, une violente tempête s'étant élevée, chassa la petite flotte devant elle durant quelques heures avec une vitesse extraordinaire; et lorsque le vent s'apaisa, et que les nuages, s'étant dissipés, permirent d'observer le ciel, les marins furent étonnés de s'apercevoir que le pôle nord était caché à leurs yeux, et que l'hémisphère étoilé avait changé d'aspect. Comme ils ne connaissaient pas encore les constellations du pôle méridional, et qu'ils n'avaient plus aucun point fixe qui servît à les guider dans leur course

maritime, ils se laissèrent effrayer par une foule de terreurs superstitieuses. Cependant, Pinzon persista à se diriger toujours au sud-ouest, et le 20 janvier 1500, étant alors dans le huitième degré de latitude sud, il découvrit une terre à laquelle il donna le nom de *Santa-Maria de la Consolacion.* Il débarqua immédiatement sur le rivage, et prit possession du pays avec les formalités ordinaires au nom de la couronne de Castille. On n'aperçut aucun habitant, mais les Espagnols s'imaginèrent voir des empreintes de pieds et d'autres traces d'hommes, d'une taille gigantesque.

Pinzon fut non-seulement le premier Européen qui traversa la ligne dans les mers du sud, mais il eut aussi, sans aucun doute, le mérite d'avoir découvert le Brésil. Pédro Alvarès Cabral, amiral portugais, auquel on a fait souvent à tort l'honneur de cette découverte, conduisant une flotte dans l'Inde, et s'écartant à l'ouest de la route ordinaire pour éviter les vents variables qui soufflent constamment à une certaine distance du continent africain, fut jeté par une tempête sur la même côte qu'avait reconnue Pinzon deux degrés plus au nord, trois mois auparavant. Il prit possession du pays, pour la couronne de Portugal, et l'appela Santa-Cruz, nom qui depuis se changea en celui de *Brasil* que lui fit donner sa grande abondance de *bois couleur de feu.*

Le navigateur espagnol se dirigea au nord le long de la côte, à partir du cap Saint-Augustin, et il explora avec admiration les embouchures du Maranon ou rivière des Amazones, qui verse dans la mer, par de nombreux canaux, une masse d'eau si considérable, qu'elle la dessale à une distance de plusieurs lieues de la terre. La grandeur de ce fleuve fit deviner à Pinzon l'immense étendue du continent qu'il arrose; les îles situées près du rivage étaient habitées par des naturels simples et bons, qui partagèrent généreusement avec les étrangers tout ce qu'ils possédaient. Aussi, pour récompenser leur douceur et leur hospitalité, les Espagnols, s'en étant emparés par trahison, les emmenèrent captifs. Continuant à s'avancer le long de la côte, Pinzon traversa le détroit appelé la Bouche du Dragon, et se dirigea sur Hispaniola, mais, en quittant cette île, il fut assailli d'une affreuse tempête qui fit périr deux de ses bâtiments, et quand il arriva à Palos vers

3.

la fin de septembre, la plupart des hommes de son équipage étaient morts; ceux qui survivaient encore étaient usés par la fatigue. L'honneur d'avoir exploré 400 lieues de côtes jusqu'alors inconnues, tel était le seul profit qu'il devait retirer de son voyage. Mais il s'abandonnait encore, ainsi que Colomb, aux rêves les plus magnifiques. Il aimait à penser qu'il était allé aux Indes, et il rapportait avec lui, dans sa patrie, une collection de végétaux qui lui paraissaient être des drogues et des épices d'un grand prix; environ 3000 livres pesant de bois de teinture de diverses couleurs formaient la seule partie précieuse de sa cargaison. Parmi les échantillons d'animaux étrangers qu'il ramenait du Nouveau-Monde, se trouvait un individu de l'espèce opossum ou sarigue didelphe, que la nature a pourvu d'une sorte de poche ou de sac suspendu sous le ventre, et dans lequel il porte ses petits avec lui, jusqu'à ce qu'ils aient acquis assez de force pour se soutenir et se protéger eux-mêmes. Le jeune opossum que Pinzon avait à son bord mourut pendant la traversée, mais le vieux atteignit l'Espagne sain et sauf, et il fut envoyé de Séville à la cour de Grenade, où il étonna singulièrement tous ceux qui le virent; Diego de Lepe et Alonzo Velez de Mendoza ne tardèrent pas à suivre les traces de Pinzon. Mais ils n'ajoutèrent presque rien à ses découvertes, et ne rapportèrent, ainsi que lui, aucun trésor dans leur patrie.

Vers la fin de la même année (1500), Roderigo de Bastidas, accompagné par le célèbre pilote Juan de la Cosa, mit à la voile de Cadix avec deux petits vaisseaux, pour aller à son tour tenter la fortune dans la carrière des découvertes. Passant entre le continent et l'île de la Guadeloupe, il se dirigea à l'ouest, en traversant le golfe de Venezuela jusqu'au cap Vela, limite des premières découvertes. Il longea alors la côte à l'Occident, reconnut l'embouchure de la rivière Magdalena, le port de Carthagène, et entra dans le golfe d'Uraba qu'il côtoya jusqu'au cap Saint-Blas. Il continua ensuite son examen des côtes jusqu'à Puerto del Retrete sous le dixième degré de latitude nord; ce même port dans lequel Colomb, quelques mois plus tard, devait, vaincu par les éléments, mettre fin à son quatrième voyage de découvertes. De ce pays, Bastidas se rendit à la Jamaïque afin d'y réparer ses

vaisseaux que la longueur de leur service et les attaques du ver teredo rendaient incapables de supporter les dangers d'un voyage de long cours. Des ouragans terribles l'assaillirent dans ce passage et le jetèrent heureusement sur la côte de la Jamaïque, au moment même où il désespérait de sauver ses frêles bâtiments. Bastidas, ayant donné à ses équipages un repos nécessaire et s'étant ravitaillé, partit pour Hispaniola dès que le temps le lui permit. Sur une petite île située à une lieue environ du rivage de ce dernier pays, il trouva un port sûr et commode où il déchargea ses vaisseaux, les tira sur le rivage et s'occupa de les radouber complètement.

A peine eurent-ils terminé ces réparations et mis leurs vaisseaux en état de tenir la mer, que ces navigateurs intrépides s'embarquèrent avec l'intention de se rendre directement à Cadix. La conduite prudente de Bastidas lui avait permis de faire un trafic assez lucratif avec les naturels du continent et de ramasser une plus grande quantité d'or, d'esclaves, de bois de teinture et d'autres objets de curiosité que la plupart des marins qui l'avaient précédé dans l'Occident. La possession d'un pareil trésor augmentait l'inquiétude qu'il éprouvait de ne pouvoir atteindre le terme de son voyage. Dès qu'il eut mis à la voile, de violentes tempêtes le forcèrent à chercher un abri sous l'un des caps d'Hispaniola, où il attendit un mois entier, dans la plus cruelle incertitude, que les vents s'apaisassent et lui permissent de continuer sa route. Un jour, le temps lui parut favorable, et il remit à la voile ; mais de nouveaux ouragans le jetèrent bientôt dans le port de Jaragua, et comme la tempête, loin de se calmer, devenait au contraire de plus en plus violente, ses vaisseaux coulèrent à fond avec tous les trésors qu'ils contenaient. Cet accident arriva toutefois si près du rivage que la majeure partie des précieuses cargaisons put être sauvée. Mais la jalousie et l'avidité du gouverneur de l'île, Bobadilla, devinrent alors aussi redoutables que les éléments. Le bruit s'étant répandu que des caisses d'or sauvées du naufrage avaient été cachées par Bastidas dans l'intention de frauder le trésor royal, Bobadilla tourmenta de la manière la plus cruelle les malheureux naufragés. Bastidas eut toutefois assez de persévérance et d'adresse pour surmonter ces difficultés, et il

arriva enfin à Cadix au mois de septembre de l'année 1502, après une absence de vingt-trois mois, possédant encore, malgré toutes ses pertes et toutes ses dépenses, une partie considérable des trésors qu'il avait amassés dans ses voyages. La cour d'Espagne le récompensa, ainsi que le pilote Cosa, par des concessions sur les revenus futurs de la province d'Uraba, encourageant ainsi les espérances et les efforts de quelques aventureux particuliers, en leur cédant libéralement les trésors qu'ils devaient aller chercher jusqu'aux dernières limites du monde connu.

La facilité avec laquelle la cour d'Espagne accordait d'immenses territoires dans le Nouveau-Monde à ceux qui étaient assez hardis pour tenter de les conquérir, donna naissance à une foule d'expéditions et développa des facultés peu communes dans les sociétés civilisées. Cette générosité prodigue était réfléchie : les souverains espagnols ne pouvaient pas renoncer à l'espérance de tirer non-seulement un grand honneur, mais encore des richesses illimitées de la conquête de vastes royaumes dans les contrées nouvellement découvertes. Craignant la rivalité active des nations étrangères, et particulièrement des Anglais et des Portugais, ils espéraient qu'en faisant immédiatement des établissements sur les côtes de ces divers pays ils empêcheraient leurs ennemis ou leurs rivaux de leur disputer leurs droits de possession. Aussi donnèrent-ils avec une libéralité qui ne leur coûtait rien des provinces entières à tous ceux qui entreprirent de fonder une colonie.

Les nations dont les Espagnols devaient redouter le plus les tentatives de ce genre étaient les Anglais et les Portugais. Ces derniers avaient joui pendant long-temps d'une grande supériorité maritime. Ils venaient de découvrir le passage du cap de Bonne-Espérance, et, comme nous l'avons dit plus haut, Cabral, conduisant une flotte aux Indes orientales, avait été jeté par une tempête sur la côte du Brésil. Ce pays, dont Cabral avait pris possession au nom de son souverain, se trouvait aussi compris dans la portion du globe assignée au Portugal par la fameuse ligne de démarcation des bulles papales, laquelle, d'après une convention faite en 1494, était tracée à trois cent soixante dix lieues à l'occident des Açores.

D'un autre côté, les Anglais avaient, en 1497, envoyé dans le Nouveau-Monde une expédition commandée par Sébastien Cabot, qui reconnut, à ce qu'il paraît, Terre-Neuve et la partie du continent située près du fleuve Saint-Laurent. Ils entreprirent sans doute aussi quelques autres expéditions dont il ne nous reste aucun récit. Durant son premier voyage de découvertes (1499), Hojeda rencontra des navigateurs anglais dans les environs du golfe de Maracaïbo (1). Une convention faite entre lui et le gouvernement espagnol, au mois de juillet 1500, avant son deuxième voyage, lui ordonnait « de suivre et de reconnaître la côte qu'il avait découverte et qui paraît courir à l'est et à l'ouest, cette partie du continent étant celle que les Anglais tentaient d'explorer ; d'élever des mâts portant les armes d'Espagne et d'autres signaux connus, afin qu'il fût manifeste qu'il avait visité la côte et qu'on pût ainsi s'opposer sur ce point aux découvertes des Anglais (2). » La crainte de ces formidables rivaux tourmenta et aiguillonna singulièrement la politique avide de la cour d'Espagne. Vincent Yanez Pinzon obtint la concession du pays qu'il avait découvert entre le cap Saint-Augustin et le Maranon. Bastidas et l'infatigable Hojeda se partagèrent l'immense ligne de côtes qui s'étendait entre le Paria et le Darien. Les meilleurs navigateurs de l'Espagne, Vincent Yanez Pinzon, Juan de la Cosa, Amérigo Vespucci et Juan Diaz de Solis, furent consultés par le conseil royal, en 1507, sur la direction qu'il convenait de donner aux voyages futurs de découvertes, et sur la probabilité de trouver à l'Occident un passage pour aller aux Indes orientales; ils déclarèrent tous, à ce qu'il paraît, que le continent méridional était celui qui offrait le champ le plus vaste et le plus important aux recherches futures.

Pinzon et Solis, qui venaient de reconnaître toute la côte de l'Amérique du sud, depuis le Paria jusqu'au Darien, se virent donc chargés du commandement d'une expédition destinée à explorer toutes ces rives occidentales. Au mois de juin 1508, ces habiles navigateurs mirent à la voile, et quelques mois après ils arrivèrent sans accident au cap Saint-

(1) Navarrete, t. III, p. 41.
(2) Navarrete, t. III, p. 86.

Augustin sur la côte du Brésil, point qu'avaient à peine dépassé les dernières découvertes. Longeant alors la côte au sud, ils atteignirent le 40e degré de latitude sud, élevant des croix partout où ils débarquaient, et prenant possession du pays pour la couronne de Castille. Mais la mésintelligence qui divisait les deux commandants s'opposa à leurs progrès ultérieurs. Lorsque Pinzon et Solis retournèrent en Espagne, en 1509, leurs disputes devinrent le sujet d'une enquête judiciaire, et ce dernier ayant été reconnu coupable fut jeté en prison. Sa condamnation suffisait pour satisfaire les formes de la justice. La cour, qui savait apprécier ses talents à leur juste valeur, ne pouvait pas le laisser languir long-temps dans une inaction forcée; il ne tarda pas à être remis en liberté, et à la mort d'Amérigo Vespucci il fut nommé à la dignité vacante de pilote-chef.

Peu de temps après sa nomination, ce marin éprouvé obtint le commandement d'une expédition nouvelle. Le roi, de plus en plus jaloux des empiétements des Portugais, donna 4,000 ducats d'or pour l'équipement des vaisseaux. Le reste de la dépense était supporté par Solis lui-même. Les profits du voyage devaient se partager également entre le roi, Solis et l'équipage. Animé par les plus brillantes espérances, et tout fier des nombreuses marques de la faveur royale, le pilote-chef s'embarqua au mois de novembre 1514. Ses instructions lui enjoignaient surtout de tâcher d'atteindre la côte méridionale de l'isthme de Darien, d'où Balboa avait tout récemment aperçu le grand Océan, et de construire des cartes exactes et détaillées de tous les pays qu'ils pourraient découvrir. Commençant ce relèvement au cap Saint-Augustin, Solis se dirigea vers le midi, et détermina la position de tous les promontoires avec toute l'exactitude que comportaient les instruments de cette époque. Enfin, il trouva un grand golfe latéral, qui conduisait à l'Occident, et que la douceur extraordinaire de ses eaux lui fit surnommer *Mar dulce*. Entrant dans ce golfe, c'est-à-dire dans l'embouchure du grand fleuve de la Plata, Solis débarqua sur le rivage avec un petit nombre d'hommes, dans le but d'observer le sol et les productions naturelles. Mais à peine avait-il fait quelques pas qu'il tomba dans une embuscade des

Indiens, qui l'arrêtèrent avec cinq de ses compagnons ; après avoir massacré leurs captifs, ils les firent rôtir et les dévorèrent. Les Espagnols, demeurés à bord des navires et témoins de cette horrible catastrophe, furent tellement découragés par la perte de leur commandant qu'ils mirent immédiatement à la voile pour retourner dans leur patrie, renonçant ainsi à continuer ce voyage, qui, sans la mort cruelle de Solis, eût probablement obtenu le résultat désiré, c'est-à-dire la circumnavigation de l'Amérique du sud.

La découverte de la mer du Sud ou de l'Océan Pacifique, faite peu de temps auparavant cette expédition, et due naturellement à l'ardeur avec laquelle les Espagnols se précipitaient toujours en avant du côté de l'Occident, offrait alors de grands encouragements à la persévérance des navigateurs. Hojeda, ce hardi cavalier qui s'était tant distingué à Hispaniola, sous Colomb, puis ensuite dans maint autre voyage de découvertes, se rendit en 1501 au golfe de Maracaïbo, avec l'intention d'établir une colonie dans la province qu'on lui avait assignée. Mais il avait un caractère trop violent pour pouvoir commander. Des dissensions s'élevèrent parmi ses compagnons qui, se révoltant contre lui, le chargèrent de chaînes. Dans cette situation, il se jeta lui-même à la mer, tellement plein de confiance en sa force physique qu'il espérait nager jusqu'à la terre et échapper ainsi aux mutins. Cependant le poids de ses chaînes de fer était trop lourd, et il allait disparaître à jamais sous les vagues, lorsqu'une barque envoyée à son secours le sauva d'une mort certaine.

Cet homme extraordinaire que sa hardiesse, sa force et son infatigable activité rendaient si propre à planter l'étendard de la domination espagnole sur des rivages inconnus, fut de nouveau tenté, en 1509, par la concession royale d'un immense territoire, d'aller former un établissement sur la côte septentrionale de l'Amérique du sud. Le roi lui avait donné la vaste étendue de pays comprise entre le milieu du golfe de Darien ou d'Uraba (c'est-à-dire des *canots*) et le cap Vela, nommée alors la Nouvelle-Andalousie. Mais Nicuessa, riche gentilhomme d'Hispaniola, ayant obtenu le pays qui s'étendait depuis le cap Vela jusqu'au cap Gracias a Dios, Hojeda vit avec indignation ce rival inattendu prendre ainsi sa part d'un

domaine dont il ne possédait pas même encore a moitié. Parmi ses compagnons se trouvaient quelques hommes dont les noms devaient briller plus tard d'un vif éclat. Le vieux marin Juan de la Cosa lui servait de pilote. Balboa, Francisco Pizarro faisaient partie de son expédition, et une maladie imprévue le forçant de rester à Hispaniola avait seule empêché Hernando Cortez de se joindre à lui.

A peine eut-il atteint les côtes de Carthagène que, pour se conformer aux instructions royales, Hojeda commença par exhorter les Indiens à embrasser les doctrines du christianisme, à traiter les Espagnols en amis ou en alliés, et à reconnaître l'autorité du roi de Castille. Mais les simples habitants du pays, ne comprenant rien à d'aussi étranges propositions, y répondirent par une attaque vigoureuse et en essayant de repousser dans leurs navires ces étrangers qu'ils regardaient probablement comme des ennemis dangereux. Bien que le bruit épouvantable et les effets terribles des armes à feu leur eussent causé d'abord une grande frayeur, ils revinrent bientôt à la charge avec un courage peu ordinaire parmi les naturels du Nouveau-Monde. Malgré la supériorité de leurs armes et les avantages de leur discipline, les Espagnols furent incapables de résister aux flèches empoisonnées et aux masses toujours grossissantes des Indiens. Ils périrent tous, au nombre de soixante-dix, victimes de leur imprudence; le pilote Juan de la Cosa était au nombre des morts, et Hojeda ne dut son salut qu'à la rapidité de sa fuite. Lorsque ceux qui étaient restés à bord des navires et qui ignoraient le sort de leurs compagnons envoyèrent quelques heures après une barque sur le rivage pour s'informer de ce qu'ils étaient devenus, les matelots trouvèrent leur commandant caché dans un petit bois, et à demi mort de fatigue et de faim.

Instruit par son désastre récent, Hojeda évita désormais toute collision avec les habitants belliqueux de ces contrées, et il parvint enfin à bâtir un fort qu'il nomma Saint-Sébastien, la protection de ce saint lui paraissant sans doute capable de garantir les colons des effets des flèches empoisonnées. Mais la famine ne tarda pas à se faire sentir dans la colonie naissante; des maladies se déclarèrent, et les souffrances de ses compa-

gnons devinrent telles, que Hojeda se vit obligé d'aller à Hispaniola pour essayer de se procurer des provisions. A son arrivée dans cette île, il apprit que des secours venaient d'être envoyés à Saint-Sébastien. Cette nouvelle ranima ses espérances abattues, et, malgré ses peines et ses infortunes passées, son imagination ardente conçut une fois encore des rêves brillants de richesses, de puissance et de domination. Malheureusement ils ne se réalisèrent pas. Plus ses espérances avaient été grandes, plus son abattement fut profond, et il mourut bientôt de chagrin, si pauvre, que tous ses biens ne purent suffire à payer les dépenses de ses funérailles. Hojeda écrivit, dit-on, l'histoire de sa vie ; mais la jalousie méticuleuse et avare du gouvernement espagnol laissa moisir dans les archives nationales ces intéressants mémoires à côté de ceux d'Yanez Pinzon et de plusieurs autres anciens voyageurs.

Le sort de Nicuessa ne fut pas moins malheureux que celui de son ancien rival; il partit d'Hispaniola avec quatre grands vaisseaux et une caravelle, mais à peine eut-il perdu la terre de vue, qu'une violente tempête dispersa sa flotte; jeté sur un rivage étranger, il parvint avec des peines incroyables à se rendre à Veragua, lieu fixé pour le rendez-vous général de l'expédition. Mais la famine, les maladies et les Indiens y firent bientôt périr la plus grande partie de ses compagnons. De quelque côté qu'il se dirigeât, sur mer ou par terre, de nouveaux malheurs vinrent l'assaillir. Dans le Darien, où il espérait trouver un asile parmi ses compatriotes, Balboa refusa d'abord de le recevoir. On lui permit toutefois de débarquer, et quelque temps après on le renvoya sur un petit bâtiment avec dix-sept de ses compagnons. Depuis lors personne n'en entendit plus jamais parler.

Le plus important résultat de cette expédition fut l'établissement dans le Darien d'une petite colonie, placée sous le commandement de Nunez de Balboa. Cet officier entreprenant fit, sur les territoires des caciques voisins, de nombreuses incursions pendant lesquelles les Indiens lui apprirent qu'à peu de jours de marche vers le sud se trouvait une grande mer. Il en conclut avec raison que cette mer était celle que Colomb avait si long-temps cherchée en vain. Enflammé par

l'idée de faire une découverte que ce grand homme avait été incapable d'accomplir, et desirant vivement cueillir la première moisson de la victoire dans des contrées qui, à en croire les récits des naturels, abondaient en or, il se détermina à traverser l'isthme par terre et à vérifier par ses propres yeux l'exactitude de la nouvelle importante qu'il venait d'apprendre.

Mais, pour exécuter ce projet, il fallait surmonter une foule innombrable de difficultés que lui opposerait la nature, ou que lui susciteraient les naturels. Il lui fallait conduire ses troupes, accablées par la fatigue et par les maladies d'un climat dangereux, au travers de marais rendus presque impraticables par des pluies continuelles, sur des montagnes couvertes de forêts vierges, et dans des défilés où les Indiens, protégés par la nature elle-même contre leurs ennemis, leur lançaient à chaque pas des flèches empoisonnées. Mais, à cette époque, aucune souffrance ne pouvait rebuter le courage des Espagnols. Balboa surmonta tous les obstacles. Comme il approchait du terme de son voyage, il courut en avant de ses compagnons jusqu'au sommet d'une montagne d'où il aperçut, avec des transports de joie, l'Océan sans limites qui en baignait la base. Se précipitant alors vers le rivage, il plongea dans les vagues, et réclama la souveraineté de la mer du Sud pour la couronne de Castille. Cet événement eut lieu au mois de septembre de l'année 1513. Les habitants de la côte sur laquelle Balboa venait d'arriver lui donnèrent à entendre que, du côté du midi, la terre n'avait pas de fin; qu'elle était habitée par des nations puissantes qui possédaient une grande quantité d'or et qui employaient des bêtes de somme. Balboa supposa que ces allusions à la civilisation et aux richesses du Pérou s'appliquaient à ces Indes que l'ambition des Européens avait un si grand désir d'atteindre, et les dessins grossiers du Lama Péruvien, que les Indiens tracèrent sur le sable et qui ressemblaient au chameau, le confirmèrent dans son erreur. Transporté de joie par l'importance de sa découverte, il envoya immédiatement des messagers en Espagne, chargés d'y porter la nouvelle de ces découvertes, et de solliciter un commandement digne de ses services. Mais la cour espagnole se montrait plus libérale lorsqu'il s'agissait

d'encourager les entreprises que lorsqu'il lui fallait récompenser le mérite, et elle préférait de jeunes aventuriers aux vieux serviteurs. Le gouvernement du Darien fut accordé à Pédrarias Davila, qui, ayant pour Balboa la haine qu'une faiblesse qui se connaît éprouve toujours contre une supériorité réelle, ne cessa pas un seul instant de méditer la ruine de son rival. Il trouva enfin l'occasion de satisfaire sa vengeance, et l'héroïque Balboa fut exécuté publiquement dans le Darien, en 1517, offrant ainsi un autre exemple du sort malheureux réservé aux premiers conquérants de l'Amérique.

CHAPITRE IV.

DÉCOUVERTES ESPAGNOLES ET PREMIER VOYAGE AUTOUR DE LA TERRE.

Diégo Colomb prend le commandement en chef des colonies. — Energie nouvelle. — Ponce de Léon cherche la Fontaine de Jeunesse. — Il découvre la Floride. — Il observe les courants à l'est. — Expéditions de Garay. — Cordoba visite le Yucatan. — Grijalva découvre la Nouvelle-Espagne. — Aillon arrive jusqu'à la côte de la Caroline. — Il essaie de fonder un établissement. — Ses tristes revers. — Fernando Magellan. — Droits respectifs de l'Espagne et du Portugal. — Magellan s'engage à conduire une flotte à l'ouest jusqu'aux Moluques. — Il hiverne sur la côte des Patagons. — Révolte sur sa flotte. — Sa conduite sévère. — Description des naturels, — Le Guanaco. — Magellan pénètre dans l'Océan Pacifique. — Il arrive aux îles Philippines. — Il convertit le roi de Zébu et fait la guerre pour le compte de ce prince. — Il est tué par les insulaires. — Conduite perfide du roi de Zébu. — Les deux vaisseaux qui échappent parviennent aux Moluques. — Sort de la Trinidad. — La Vittoria complète le tour du monde. — Perte d'un jour dans son estime.

Pendant que ces choses se passaient sur le continent du sud, le génie de la découverte était à l'œuvre dans une autre direction. Diego Colomb, fils du célèbre amiral, était arrivé en 1509 à Hispaniola, investi du même pouvoir que celui dont on avait si injustement privé son père, et des prérogatives dont ce dernier avait joui. Il était suivi dans le Nouveau-Monde par une suite considérable de riches et nobles personnages dont la présence donna une animation et une force nouvelle aux colonies espagnoles. Des établissements furent fondés à Cuba et dans quelques autres îles; des expéditions pour examiner les mers voisines, dirigées avec habi-

leté, partirent à la fois de divers points. En 1512, Juan Ponce de Léon, gouverneur de Porto-Rico, équipa trois vaisseaux destinés à rechercher l'île de *Bayuca*, dans laquelle, au dire des Indiens, était une fontaine dont les eaux rendaient à la santé, voire à la jeunesse, ceux qui s'y baignaient. Des contes comme celui-ci trouvaient une facile croyance chez les romanesques aventuriers de cette époque. Ceux qui avaient bravé les périls de l'Océan pour chercher fortune dans un nouvel univers s'imaginaient qu'ils allaient fouler une terre enchantée, et ils perdaient facilement de vue les lois ordinaires de la nature dans des lieux où elle revêtait un aspect si étrange. Ponce de Léon ne réussit pas à découvrir la merveilleuse fontaine, mais, après avoir fait voile à une distance considérable vers le nord-ouest, il rencontra une terre à laquelle, pour l'avoir découverte le jour de Pâques, il donna le nom de *Florida* (1). Il remarqua les forts courants qui, venant de l'est, passent auprès de ce pays, et son voyage apprit aux navigateurs espagnols combien il était avantageux pour eux de passer par le détroit de Bahama pour revenir en Europe.

La résistance courageuse des sauvages empêcha Ponce de Léon de fonder aucun établissement sur la côte de la Floride, et l'on ne tint guère compte de sa découverte jusqu'en 1519, époque à laquelle Francisco Garay, gouverneur de la Jamaïque, envoya quatre navires pour faire au nord de plus amples recherches. Pineda, qui commandait l'expédition, commençant son relèvement par la Floride, que jusqu'alors on avait toujours supposée être une île, réussit à suivre la côte à l'ouest jusqu'à la Vera-Cruz, dans la Nouvelle-Espagne. En décrivant les nations indiennes qu'il avait vues dans le cours de son voyage, il accorda beaucoup au privilége d'exagération que les voyageurs semblent s'être attribué : quelques-uns de ces Indiens étaient, selon lui, des géants, tandis que d'autres n'avaient qu'une stature ordinaire (2).

Le voyage de Pineda compléta l'étude du golfe du Mexique, car c'étaient des découvertes déjà faites du côté de l'ouest

(1) Le jour de Pâques est appelé par les Espagnols *Pasqua florida*.
(2) Navarete, p. 65.

qui avaient éveillé la curiosité et déterminé les efforts de Garay. Dans l'année 1519, Francisco Fernando de Cordoba partit de Cuba et cingla vers l'ouest; il examina une notable partie de la côte nord du Yucatan, et revint à la Havane avec des renseignements recueillis chez une nation indienne riche et civilisée, habitant à l'ouest de la côte qu'il venait d'explorer. L'année suivante, Juan de Grijalva partit du même port pour continuer les découvertes qu'avait faites Cordoba. Ayant passé les limites jusque là connues des navigateurs, il arriva dans un pays que les naturels appelaient *Quimpech* ou *Campeachy*. Plus loin, il aborda sur une petite île voisine du rivage et ornée de belles plantations; au centre se trouvaient plusieurs temples de pierre tombant en ruines et auxquels on arrivait par de longues séries de degrés; l'un d'eux passait en hauteur tous les autres et contenait une idole à laquelle des victimes humaines étaient offertes en sacrifice. Plus Grijalva avançait vers l'ouest, plus le pays semblait gagner en opulence et en civilisation. De blanches maisons, bâties en pierre et agréablement semées sur le rivage, rappelant aux Espagnols leur terre natale, ils donnèrent à cette terre promise le nom flatteur de Nouvelle-Espagne. Il ne fut pas difficile d'entrer en relation de commerce avec les naturels, qui étaient obligeants et paisibles. On se procura une grande quantité d'or. Grijalva reçut même des mains d'un cacique une armure complète faite de ce précieux métal. Ayant rassemblé un trésor assez considérable, et continué ses découvertes au nord jusqu'au-delà de Panuco, il se hâta de revenir à Cuba, espérant retourner bientôt dans cette terre de richesses, et lever de nouvelles contributions sur la faiblesse ou le laisser-aller de ses naïfs habitants.

Dans l'espace de vingt-six ans, à compter du jour où l'Amérique fut découverte, les Espagnols avaient ainsi travaillé avec une activité incessante à étendre la connaissance qu'ils avaient du Nouveau-Monde. — Ils y avaient établi de nombreuses colonies, à une grande distance les unes des autres; et sans aucun effort vraiment national, mais poussés seulement par l'ambition de quelques individus, ils avaient examiné la côte vaste et inégale de ce grand continent depuis la rivière de la Plata jusqu'aux extrémités de la Floride. A

mesure qu'ils s'éclairaient, leur audace et leur curiosité semblaient augmenter. Il survenait fréquemment des occurrences fortuites qui élargissaient les limites de leurs connaissances géographiques. Lucas Vasquez de Aillon partit en 1520 d'Hispaniola pour faire une chasse aux esclaves dans les îles Bahama ; échouant d'ailleurs dans cet objet principal de son voyage, il dirigea sa course au nord et découvrit cette partie des côtes de l'Amérique septentrionale qui se trouve enfermée dans les limites des deux Carolines. Il trouva les naturels nombreux et disposés à la paix. Ces sauvages furent d'abord frappés de terreur par l'aspect inusité des Espagnols et de leurs navires ; mais, quand leur étonnement craintif se fut dissipé, ils montèrent en foule à bord des vaisseaux, pour satisfaire la curiosité que leur inspiraient ces hôtes étrangers. Les Espagnols prirent leur temps, et, levant l'ancre tout-à-coup, arrachèrent ces malheureux Indiens à leur terre natale, pour les réduire en esclavage. Fier de ce succès, Aillon s'adressa à la cour d'Espagne pour obtenir la concession du pays qu'il avait découvert. Elle lui fut aussitôt accordée, et il se fit fort d'établir à ses frais une colonie éloignée d'Hispaniola d'au moins huit cents lieues, et cela dans les trois années à partir de la concession, c'est-à-dire avant 1528. Il s'efforça de remplir ces conditions ; équipa une expédition de six navires sur lesquels cinq cents personnes prirent passage ; descendit à l'embouchure d'une rivière par les 33° 40' de latitude (1), et commença à construire une ville dans une position qu'il avait choisie. Mais les maladies, le besoin et les attaques incessantes des Indiens finirent par décourager ses gens. Aillon lui-même fut au nombre des victimes de l'insalubrité du climat. Sur les cinq cents hommes qui avaient accompagné ce malheureux capitaine, il n'en resta bientôt plus que cent cinquante ; ces faibles débris, épouvantés par la mortalité rapide introduite dans leurs rangs, s'éloignèrent de ce pays redoutable et regagnèrent Hispaniola.

Quelque temps avant ces événements, une découverte importante avait été faite dans l'hémisphère du sud. On pouvait

(1) C'est probablement la rivière *Georges Town* des cartes modernes.

en attendre de brillants avantages, et elle ajoutait beaucoup aux triomphes de la nation espagnole. Fernando Magalhaens, ou, comme on l'appelle plus ordinairement, Magellan, commandant portugais, remarquable par son habileté et son expérience, mécontent de l'oubli où on le laissait languir après de longs services rendus dans les Indes orientales, et ne pouvant obtenir de son souverain la faveur à laquelle il se sentait des droits, résolut d'abandonner pour toujours un pays où les efforts les plus méritoires étaient si mal récompensés. Un homme de cette espèce était certain de trouver un gracieux accueil à la cour d'Espagne. Invité secrètement à s'y rendre, il partit en 1517 pour Valladolid, où Charles-Quint et sa cour résidaient à cette époque. Magellan répondit à toutes les demandes de ce prince concernant la situation des Moluques, et soutint avec force l'opinion qui donnait à l'Espagne un droit politique sur ces îles opulentes.

La bulle par laquelle le pape Alexandre VI avait prétendu concilier les prétentions des Espagnols et des Portugais déterminait une ligne tirée d'un pôle à l'autre à cent lieues à l'ouest des Açores, laquelle devait former la limite de leurs domaines respectifs; tous les pays découverts à cent quatre-vingts degrés à l'ouest de cette ligne appartiendraient de droit aux Espagnols, et ceux à l'est, dans la même proportion, aux Portugais. Ce mode de démarcation, parfaitement exact et positif dans l'Atlantique, ne pouvait s'appliquer de l'autre côté du globe. Il n'existait pas de géographe capable d'y déterminer avec précision les degrés de longitude. Ceux qui s'en rapportaient à Ptolémée, et croyaient la Chine à cent quatre-vingts degrés des îles Canaries, étaient disposés à penser que les Moluques ou îles des Épices gisaient au-delà de la portion du globe accordée aux Portugais par le souverain pontife, et par conséquent qu'elles appartenaient à l'Espagne si on y arrivait de l'ouest. Le traité de 1494, par lequel les deux cours rivales étaient tombées d'accord de pousser la ligne de démarcation à trois cent soixante-dix lieues à l'ouest des Açores, tout en ouvrant au Portugal l'issue du Brésil, augmentait nécessairement les droits de l'Espagne sur l'hémisphère oriental, et jetait une nouvelle confusion sur le titre en vertu duquel la possession de chaque pays était si hardiment réclamée par les

parties contractantes. Dans aucune autre occasion les spéculations politiques n'ont été aussi remarquablement déjouées par l'ignorance des géographes.

Magellan maintint les droits de l'Espagne sur les Moluques et se fit fort d'y conduire une flotte par la route de l'ouest; car il était persuadé qu'il existait un passage autour du continent américain; et, comme il avait eu l'art de faire passer ses convictions sérieuses dans l'esprit des hommes auxquels il s'adressait, sa proposition fut promptement acceptée. La flotte équipée pour cette grande entreprise fut composée de cinq navires, deux de cent vingt, deux de quatre-vingt-dix et un de soixante tonneaux; les équipages réunis montaient à deux cent trente hommes. Magellan hissa son pavillon à bord de la *Trinidad*, Juan de Carthagena commanda le *San-Antonio*, Luis de Mendoza la *Vittoria*, Gaspard de Quesada la *Conception*, à bord de laquelle se trouvait, en qualité de lieutenant, Sébastian del Cano, qui eut l'honneur de ramener la Vittoria lorsqu'elle eut accompli autour du globe sa remarquable navigation; enfin le *Santiago*, petit navire, était commandé par Rodriguez Serrano. Les préparatifs étant achevés, la flotte partit de San-Lucar le 20 septembre 1519, et arriva, sans le moindre accident, sur la côte du Brésil. Poursuivant lentement son voyage au sud, Magellan atteignit au mois d'avril, environ par les cinquante degrés de latitude sud, un hâvre sûr et commode auquel il donna le nom de port Saint-Julian. Il résolut d'y passer l'hiver qui, dans cette partie du monde, est excessivement rude du mois de mai au mois de septembre. Mais la stricte économie qu'il observait dans la distribution des provisions, et les souffrances occasionnées par un climat froid et orageux, mécontentèrent les officiers de l'expédition, d'ailleurs peu disposés à reconnaître l'autorité d'un étranger. Ils murmurèrent contre les privations et les dangers auxquels ils restaient exposés pendant qu'ils demeuraient inactifs sur une côte inconnue et stérile durant la plus rude saison de l'année. Ils demandaient à être reconduits en Espagne; et, comme Magellan refusait absolument de satisfaire leurs désirs à cet égard, ils levèrent sans hésiter l'étendard de la révolte. Dans cette conjoncture difficile, Magellan se conduisit avec une promptitude et un courage dignes de la

grande entreprise qu'il voulait sauver à tout prix; par malheur, ce désir le conduisit à un acte de trahison et de violence qu'aucun danger ne saurait rendre excusable. Il envoya à Luis de Mendoza, chef des mécontents, un messager chargé de poignarder ce capitaine pendant la conférence qu'il aurait avec lui. Cet ordre cruel fut ponctuellement exécuté, et l'équipage du vaisseau de Mendoza se soumit immédiatement; l'exécution de Quesada eut lieu le jour suivant, et Juan de Carthagena fut abandonné à terre, destiné peut-être à souffrir une mort plus misérable que celle de ses complices.

La flotte était restée deux mois au port Saint-Julian, et durant tout ce temps on n'avait pas vu un seul indigène; enfin, un beau jour, au moment où on s'y attendait le moins, un homme d'une stature gigantesque et presque entièrement nu parut sur la baie à peu de distance des vaisseaux. Il chantait et dansait d'une manière forcée, répandant en même temps de la poussière sur sa tête. Un matelot fut immédiatement envoyé à terre, avec ordre d'imiter exactement tous les mouvements de cet homme; cette complaisance fut si efficace que le sauvage consentit aussitôt à se rendre à bord du vaisseau de Magellan. Il montrait souvent le ciel comme pour demander si les Espagnols en étaient descendus. « Il était si grand, dit Pigafetta, historien de l'expédition, que notre tête lui arrivait à peine à la ceinture, et sa voix était comme celle d'un taureau. » Les naturels se rassemblèrent alors en foule sur le rivage, « émerveillés de voir de si grands vaisseaux et de si petits hommes ». L'un d'eux fit de fréquentes visites à bord, où il apprit même à prononcer l'Oraison dominicale, et fut enfin baptisé sous le nom de *Juan Gigante.*

On ne vit jamais plus de dix-huit naturels à la fois dans le voisinage des bâtiments espagnols. Ces sauvages avaient avec eux quatre jeunes animaux qu'ils conduisaient avec des cordes, et dont ils se servaient pour chasser d'autres bêtes de la même espèce. Cet animal appartenait à la famille des lama et est décrit par les Espagnols comme ayant la tête et les oreilles d'une mule, le corps d'un chameau, les jambes d'un jeune cerf, et la queue d'un cheval auquel il ressemblait d'ailleurs par le hennissement. Les naturels l'appelaient Guanaco, ce qui l'a fait nommer *camelus guanacus* par les

savants modernes. De sa peau les indigènes faisaient des souliers si grossièrement fabriqués, que leurs pieds ressemblaient à ceux de l'animal; cette circonstance donna lieu à Magellan de les désigner sous le nom de *Patagones*, qui signifie en espagnol : *mal chaussé*.

La révolte étant étouffée, Magellan quitta le port Saint-Julian dans le mois d'octobre 1520, et peu de jours après parvint dans le détroit qui porte encore le nom de cet illustre navigateur. Rien ne pourrait rendre la joie des marins espagnols lorsqu'ils trouvèrent une issue ouverte à l'ouest, avec un fort courant qui les poussait dans la même direction, et des eaux si profondes qu'elles devaient nécessairement appartenir non pas à un simple bras de mer, mais à un vaste canal servant de communication entre les deux océans. Tandis que les navires traversaient le détroit, le San-Antonio se laissa volontairement devancer, et ensuite faussa compagnie au reste de l'escadre pour s'en retourner en Espagne : Le Santiago avait fait naufrage peu de temps auparavant. Ce fut donc avec trois vaisseaux, seuls débris de sa flotte, que Magellan, le 28 novembre, sortit du détroit et pénétra triomphant dans le vaste Océan qui avait été si long-temps l'objet de recherches obstinées.

Le nom de Mer du Sud, donné à cet Océan par Balboa, qui avait seulement en vue la petite portion qui baigne les rives sud de l'isthme de Darien, et celui d'Océan-Pacifique adopté par les Espagnols qui naviguaient sur les mers tranquilles du Pérou et du Chili, sont l'un et l'autre des désignations trop restreintes pour la plus vaste réunion d'eaux qui se trouve sur la surface du globe terrestre. Magellan mit trois mois et vingt jours pour traverser cet Océan depuis le détroit qui porte son nom jusqu'aux îles Philippines, où il arriva le 16 mars 1521, et il n'est pas médiocrement remarquable que, durant un si long voyage sur des mers qu'on a depuis trouvées couvertes d'îles bien peuplées, il n'en ait rencontré que deux; l'une et l'autre si solitaires et si abandonnées en apparence qu'il leur donna le nom de *Desventuradas* ou malheureuses. On doute qu'elles aient été visitées de nouveau par les Européens depuis le jour où elles furent découvertes pour la première fois.

Parvenu au groupe qui depuis a reçu le nom d'îles Philippines, Magellan fut bien accueilli par le roi de Zébu ; ce monarque fut assez courtois pour se reconnaître le vassal du roi d'Espagne, et, dès les premières exhortations, il consentit à embrasser la religion chrétienne. En conséquence, il fut baptisé avec une grande partie de son peuple. Un naturel de Malacca, qui avait accompagné l'expédition espagnole, servit d'interprète en cette occasion, les marchands de cet archipel connaissant presque tous les idiomes indiens. L'esprit naturellement audacieux de Magellan fut si transporté par l'enthousiasme soulevé autour de lui, qu'il s'offrit imprudemment à défendre son royal prosélyte contre tous les ennemis qu'il pourrait avoir. Cette proposition fut immédiatement acceptée. Un corps choisi d'Espagnols commandés par Magellan marcha contre un prince du voisinage, hostile au roi chrétien de Zébu. Mais à peine les guerriers européens avaient-ils pénétré sur le territoire ennemi, qu'ils se trouvèrent entourés par une immense multitude qui les assaillit de pierres et d'autres projectiles. Les Espagnols, animés par l'exemple de leur chef, se défendirent tout un jour avec un courage indomptable ; mais leurs munitions s'épuisèrent et il fallut songer à la retraite. En les voyant reculer, les ennemis redoublèrent leurs attaques. A ce moment fatal une grosse pierre frappa Magellan sur la tête et l'étourdit, une seconde lui cassa une jambe, et, comme il tombait, une pluie de javelines vint l'achever. Ainsi périt, victime de sa témérité, un homme à qui son génie aussi bien que son courage éminent donnaient la chance d'accomplir les plus grandes entreprises. La navigation qu'il avait dirigée laissait bien loin, par la hardiesse de ses plans et la manière dont elle avait été conduite, celles qui l'avaient précédée. Magellan possédait au plus haut dégré le talent de commander. La disposition rebelle de ses officiers, qui avait ses racines dans une antipathie nationale, ne passa jamais dans leurs équipages, et les matelots regardaient généralement l'amiral avec la déférence implicite qu'on accorde à un être naturellement supérieur.

A la mort deMagellan, le roi de Zébu, oubliant en même temps sa religion nouvelle et son amitié pour les Espa-

gnols, mit traîtreusement à mort tous ceux d'entre eux qui demeurèrent sur l'île. Ceux qui étaient encore sur les bâtiments, lorsqu'ils apprirent le sort misérable de leurs compagnons et de leur chef, se trouvant réduits à un trop petit nombre pour manœuvrer trois vaisseaux, brûlèrent la Conception, et, avec les deux autres, partirent à la recherche des Moluques. Ils touchèrent sur différents points de la côte orientale de Borneo, passèrent au nord de Célèbes et arrivèrent enfin à Tidor, l'une des Moluques, où le souverain de l'île les reçut avec joie lorsqu'il apprit qu'ils étaient ennemis des Portugais, lesquels avaient pris sous leur protection le roi de Ternate son antagoniste. La Trinidad, qui avait fait voie d'eau, demeura à Tidor pour se réparer, et, lorsqu'elle fut de nouveau en état de tenir la mer, essaya de revenir sur les côtes américaines par l'Océan Pacifique ; mais, battue par les vents contraires, elle fut obligée de cingler de nouveau vers les Moluques, où elle arriva dans un état de délabrement complet et où son équipage fut fait prisonnier par les Portugais. Sur ces entrefaites, la Vittoria, commandée par Sebastian del Cano, doubla le cap de Bonne-Espérance et arriva le 6 septembre 1522 à San-Lucar ; les matelots étaient presque épuisés par les fatigues d'un voyage qui avait duré trois ans et quatorze jours. Ainsi s'acheva, pour la première fois, un voyage par mer autour du monde.

On peut se faire une idée de ce qu'était l'art nautique à l'époque qui suivit celle de Colomb par les détails du chapitre qu'on vient de lire. Les naufrages étaient fréquents, et l'on payait souvent d'un grand nombre d'hommes la découverte, néanmoins prisée fort haut, de deux ou trois cents lieues de côtes. Les progrès des Espagnols sur les rives du Nouveau-Monde peuvent être jugés rapides, si on les apprécie d'après l'ardeur et la persévérance qu'il fallut pour les effectuer ; mais ils sont excessivement lents ; si on les compare à ce qui aurait pu être fait à une époque où la science navale eût été perfectionnée. Néanmoins, lors du voyage de Magellan, cette science parut faire un grand pas dans une voie d'amélioration. La direction imprimée par ce grand navigateur fut aussi habile que son génie était confiant et audacieux ; la routine des marins ordinaires n'enchaîna jamais

l'élan de ses conceptions. Ses projets d'hivernage au port Saint-Julian qui effrayèrent si fort ses officiers, déjà disposés à la révolte, suffiraient seuls pour montrer l'énergie et l'originalité de son esprit.

La *Vittoria* fut tirée sur le rivage, et long-temps conservée comme un monument du voyage le plus remarquable qui se fût jamais accompli. Les pilotes reçurent l'ordre d'envoyer leurs journaux à la cour, et les matelots furent interrogés séparément sur ce qui leur était arrivé durant le voyage. A l'aide de ces matériaux on écrivit, par ordre de l'empereur Charles-Quint, une histoire détaillée de l'expédition; mais le manuscrit de cet ouvrage a dû être détruit par les flammes pendant le sac de Rome en 1527 ; et le monde aurait à jamais ignoré les détails du voyage extraordinaire de Magellan sans le récit d'Antonio Pigafetta, gentilhomme vicentin qui accompagna cet amiral (1). Pigafetta était un observateur spirituel, mais excessivement crédule. Sa relation emprunte un grand intérêt à la peinture qu'il trace des insulaires de la mer du Sud, ignorés jusqu'à lui des Européens. Nous lui devons aussi les premiers vocabulaires des langues parlées chez les peuples qu'il visita. Ceux des îles Philippines et des Moluques servent encore, et le soin, l'exactitude de leurs définitions a été confirmée par tous les voyageurs qui l'ont suivi. Il est assez curieux de remarquer qu'avant son époque la formule de salut arabe avait déjà été introduite dans les îles Philippines. Shakespeare emprunta le démon Setebos à son vocabulaire du langage des Patagons (2).

Comme le chemin de la *Vittoria* autour de la terre s'était accompli dans la direction de l'est à l'ouest, c'est-à-dire dans la même direction que la course quotidienne du soleil, cet astre se trouvait avoir fait, par rapport au navire, une

(1) L'histoire du premier voyage autour du monde, due, comme nous venons de le dire, à Pigafetta, ne fut connue que par des abrégés et des extraits jusques au commencement du dix-neuvième siècle. A cette époque, un manuscrit complet de cet ouvrage fut trouvé par Amoretti dans la bibliothèque ambrosienne à Milan. Jansen le publia à Paris dans le cours de l'année 1801.

(2) — his art is of such power,
It would control my dam's god, Setebos. —
The Tempest, act. I, sc. II.

révolution moindre que par rapport à aucun autre point fixe sur la surface du globe ; en conséquence, lorsque Sebastian del Cano parvint à San-Lucar, il fut surpris de compter un jour de moins dans ses calculs. Il tenait pour le 5 septembre ce qui sur tous les calendriers d'Europe était le 6 du même mois. Cette circonstance, si facile à expliquer, embarrassa quelque peu les savants contemporains, et donna naissance à plus d'une théorie sans fondements.

CHAPITRE V.

HERNANDO CORTEZ.

Education de Cortez. — Il arrive à Cuba. — Il est désigné pour commander une expédition contre la Nouvelle-Espagne. — Il décline l'autorité de Velasquez. — Il bâtit la Vera-Cruz. — Commencement de ses conquêtes. — Il défait les Tlascalans. — Massacres à Cholula. — Les Espagnols entrent dans la cité de Mexico. — Danger de leur situation. — Cortez se saisit de Montezuma. — Il défait Narvaez. — Révolte des Mexicains. — Mort de Montezuma. — Bataille d'Otumba. — Triomphe des Espagnols. — Reddition de Mexico. — Alvarado marche vers Guatemala. — Expédition de De Oli. — Cortez conduit une armée de Mexico à Honduras. — Convention de Badajoz. — Loyasa est envoyé avec une flotte aux Moluques. — Sa destinée. — Voyage de la Pataca. — Cortez envoie Saavedra pour prêter assistance à Loyasa. — Surprise des Portugais. — Saavedra découvre la Nouvelle-Guinée et d'autres îles. — Sa destinée. — Cortez devient l'objet de jalousies politiques. — Il revient en Espagne. — Comment il y est reçu. — Il retourne à Mexico avec une autorité restreinte. — Il découvre la Californie. — Il perd sa fortune en expéditions inutiles. — Il revient en Espagne. — Sa campagne d'Afrique. — Il est abandonné par la cour. — Sa mort.

Les grandes révolutions dans l'histoire de l'humanité mettent d'ordinaire en relief l'énergie de tous les caractères et de tous les talents, et offrent ainsi un tableau des plus remarquables. La découverte de l'Amérique, le plus important peut-être des événements qu'offre l'histoire du monde, justifie pleinement cette observation. Dans le nouveau continent, les Espagnols furent menés à la conquête par une série d'hommes héroïques, dont les vastes desseins et le courage indomptable étaient parfaitement d'accord avec la grandeur du théâtre sur lequel ils étaient exposés aux regards du monde.

Parmi les plus remarquables d'entre eux il faut compter Hernando Cortez. Cet homme illustre naquit en 1485 à Médelin, dans l'Estramadure, d'une famille noble, mais pauvre. Destiné au barreau, il reçut une bonne éducation ; mais, à mesure qu'il avançait en âge, l'extrême ardeur de son caractère le montra peu disposé aux études de la vie scolastique, et le poussa vers la profession des armes. L'Italie était à cette époque la lice la plus attrayante pour les hommes qui aspiraient à la gloire militaire : une maladie empêcha seule Cortez d'aller y chercher fortune. Il était réservé à de plus remarquables exploits que n'en pouvaient produire les luttes également balancées de la guerre européenne. En 1504, il partit pour Hispaniola, où il fut bien reçu par le gouverneur Ovando, qui était en même temps un de ses parents éloignés. L'état de sa santé l'empêcha d'accompagner Hojeda dans cette expédition d'Uraba, où Balboa, Pizarro et plusieurs autres qui figurèrent ensuite d'une manière si brillante dans les affaires du Nouveau-Monde, suivirent cet infortuné commandant.

En 1511, Cortez partit avec Diégo Velasquez pour l'expédition de Cuba, et gagna l'estime de cet officier par son application aux détails militaires. L'impétuosité de sa jeunesse avait fait place à une habitude d'activité persévérante, et la franchise de son maintien lui gagnait facilement la confiance de ses compagnons d'armes. Lorsque Grijalva revint de la Nouvelle-Espagne qu'il avait découverte, Velasquez équipa immédiatement une expédition pour la conquête de ce pays ; mais, d'un caractère faible et soupçonneux, il eût mis à regret une si importante mission dans les mains d'un homme qu'il eût pensé y avoir droit et qui déjà se fût distingué. Géné dans son choix par les suggestions contraires de la jalousie et de la prudence, il désigna enfin Hernando Cortez, qui s'embarqua en conséquence le 18 novembre 1518 avec dix navires montés par six ou sept cents hommes, et portant dix-huit chevaux ainsi que quelques pièces d'artillerie. Il n'eut pas plutôt quitté le rivage que Velasquez se repentit de la mesure qu'il avait prise en plaçant des forces si considérables sous les ordres d'un homme dont il redoutait les talents autant qu'il craignait ses secrètes intentions ; mais il était trop tard pour

revenir sur cette erreur. Cortez, se fiant à l'attachement de ses soldats, déjoua facilement tous les efforts du gouverneur pour le rappeler à terre, et poursuivit son voyage sans plus d'inquiétudes.

Au mois de mars 1519 les Espagnols débarquèrent sur la côte de Mexico. Les Indiens virent avec terreur et admiration ces hôtes étrangers. La grandeur de leurs navires, les foudres de l'artillerie, et par-dessus tout la force et la vitesse des chevaux les remplissaient d'étonnement, et les amenèrent à regarder les Espagnols avec un respect superstitieux dont ces derniers ne tardèrent pas à prendre avantage. Cortez apprit bientôt que le pays dans lequel il était arrivé faisait partie des états de Montezuma, dont le vaste empire s'étendait d'une mer à l'autre et comprenait les domaines de trente puissants caciques. Le capitaine espagnol demandait avec instance à être conduit vers le prince indien, mais la prudence ou les pressentiments des Mexicains s'opposaient à une telle démarche ; ils firent valoir tous les raisonnements et employèrent tous les artifices qui pouvaient détourner Cortez de son projet. On lui envoya de la cour des présents magnifiques consistant en ustensiles d'or et d'argent merveilleusement travaillés, en étoffes de coton et en tableaux faits de plumes. Or, plus les Mexicains montraient à quel point de richesse et de civilisation ils étaient parvenus, plus les Espagnols s'obstinaient à vouloir parvenir jusqu'au cœur de l'empire. L'héroïque Cortez, sans se laisser effrayer par les renseignements qu'il recevait sur le pouvoir et le caractère de Montezuma, qui gouvernait despotiquement un empire vaste et populeux alors consolidé par une existence politique de cent trente années, et qu'on disait capable de mener au combat une armée de deux cent mille hommes, résolut de braver tous les dangers plutôt que d'abandonner une proie si glorieuse, et voulut entreprendre tout d'abord une conquête digne de son audacieuse ambition.

Il commença ses préparatifs en élévant la cité de Vera-Cruz, puis il brûla tous ses navires afin de ne laisser à ses compagnons d'autre alternative que la destruction ou la conquête, et il prit soin de mettre dans ses intérêts quelques-uns des caciques indiens qu'avait mécontentés le caractère

violent et despotique de Montezuma. Ces mesures prises, il commença sa marche vers l'intérieur des terres avec une petite armée de cinq cents hommes, six canons et quinze chevaux. Les habitants de Tlascala osèrent seuls lui résister; ces féroces républicains, qui avaient heureusement défié tous les efforts des Mexicains pour les réduire, furent alors complètement battus dans trois combats successifs par une poignée d'Espagnols qui n'avaient pas même acheté par des pertes sensibles la victoire obtenue sur des ennemis en force très-supérieure. Les braves Tlascalans furent réduits à demander la paix, et, d'adversaires, consentirent avec joie à devenir les alliés de ceux dont ils venaient d'éprouver l'irrésistible valeur. Ainsi fortifié par son union avec un peuple dont la vieille inimitié contre les Mexicains lui était un gage de fidélité, Cortez continua sa marche vers la capitale de Montezuma. Ce prince, craignant de s'opposer ouvertement aux Espagnols, les envoya prévenir qu'ils seraient reçus comme amis dans ses états. En effet, on leur fit à Cholula l'accueil le plus empressé, mais les soupçons de Cortez furent éveillés par les avis de ses alliés de Tlascala : il se saisit des prêtres mexicains, et leur arracha l'aveu que l'on faisait en secret des préparatifs pour l'exterminer ainsi que tous ses compagnons. Les Espagnols, que ce plan de trahison rendit furieux, tirèrent une ample vengeanee de la cité coupable : six mille Cholulans périrent dans le massacre qui eut lieu, et les Indiens ne furent pas moins surpris de la pénétration manifestée par les conquérants étrangers qu'ils ne l'avaient été par leurs forces et par la singularité de leurs armes.

Pour les Espagnols, à peine moins étonnés de leurs propres succès que les peuplades naïves dont ils avaient triomphé, l'aspect de la plaine riche et sans bornes de Mexico, avec son lac spacieux entouré de cités populeuses, et cette grande capitale elle-même s'élevant près du rivage sur une île pittoresque, semblaient réaliser quelque vision poétique ou les plus beaux rêves de l'imagination. A chaque pas ils trouvaient un nouveau motif d'admirer la richesse du pays et leur propre audace. Montezuma les reçut avec une pompe affectée et avec tous les témoignages imaginables de son affection pour eux. Le peuple les regardait comme des êtres sur-

naturels, et rendait à Cortez, qu'il appelait le Fils du Soleil, les hommages les plus respectueux et les plus soumis.

Le premier soin de Cortez fut de se fortifier dans le palais qui lui avait été assigné pour résidence ; sa seule pensée, de chercher les moyens par lesquels il pourrait s'emparer de cet immense et opulent empire. Un événement survenu depuis peu menaçait cependant de déconcerter ses plans ambitieux. Un général mexicain, se conformant aux ordres secrets de Montezuma, avait attaqué la faible garnison laissée à la Vera-Cruz, et, bien que repoussé en fin de compte, n'en avait pas moins, après avoir tué plusieurs Espagnols, fait prisonnier l'un d'entre eux. L'infortuné fut mis à mort, et sa tête envoyée à toutes les principales villes de l'empire, afin de convaincre le peuple que leurs conquérants, quoique redoutables, n'étaient cependant pas immortels. La crainte superstitieuse que les Espagnols avaient inspirée aux indigènes, et qui était la base de leur pouvoir, se trouvait ainsi menacée d'une subversion complète. Le charme auquel ils devaient leur ascendant une fois détruit, ils étaient exposés à succomber bientôt, nonobstant l'avantage de leurs armes et de leur discipline, sous le nombre écrasant de leurs ennemis furieux.

Cortez, dont les yeux étaient ouverts sur les dangers de sa situation et dont l'esprit était aussi hardi que vigilant, résolut de prévenir les suites de sa témérité par un acte encore plus audacieux qu'aucun de ceux auxquels il s'était abandonné jusque là, et de décider le sort de Mexico avant que le peuple eût généralement appris à soupçonner sa faiblesse. Il se rendit accompagné de ses officiers au palais de Montezuma, et, après avoir vainement tenté d'agir sur ce prince par la persuasion, il le contraignit par la violence et les menaces à l'accompagner au quartier des Espagnols. Une fois maître de la personne du monarque, il possédait en réalité toute l'autorité du gouvernement. Le général mexicain qui avait attaqué la Vera-Cruz fut livré à sa vengeance et condamné à être brûlé vif. Le conquérant espagnol savait parfaitement combien les spectacles de sang sont aptes à fortifier les impressions superstitieuses ; et sa politique condamnait au châtiment le plus signalé ceux qui avaient osé élever un doute sur l'inviolabilité des Espagnols. Montezuma fut provisoirement

chargé de chaînes et forcé de se reconnaître le vassal de l'empereur Charles-Quint. A cette soumission purement morale, il fut obligé d'ajouter un présent de 600,000 marcs d'or pur, outre une quantité considérable de joyaux. Mais, tout en se dépouillant de son pouvoir et de ses richesses, le prince opprimé, en dépit de toutes les exhortations pieuses du redoutable Cortez, ne put se résoudre à changer de religion. Les Espagnols néanmoins arrêtèrent l'abominable rite des sacrifices humains, et substituèrent, aux monceaux de crânes qui décoraient les temples, l'image des saints et de la mère de Dieu.

Le triomphe de Cortez semblait désormais assuré, lorsqu'il apprit tout-à-coup qu'une armée espagnole venait de débarquer sous les ordres de Narvaez, envoyé par Vélasquez afin de lui retirer son autorité. Il lutta contre cette difficulté nouvelle avec sa promptitude et sa hardiesse ordinaires. Laissant à Mexico deux cents hommes sous les ordres de son lieutenant, il conduisit le reste de ses forces avec toute la hâte possible à la rencontre de Narvaez. La question fut bientôt décidée entre eux. Narvaez tomba aux mains de son rival, et ses troupes consentirent avec joie à servir sous les bannières du conquérant. Cortez ne fut pas plutôt revenu dans la capitale que de nouveaux troubles éclatèrent. Les Mexicains prirent les armes contre lui, avec plus d'enthousiasme que jamais. Montezuma, devenu l'instrument passif des volontés espagnoles, fut blessé par ses sujets furieux au moment où il les voulait haranguer, et cette nouvelle preuve de sa dégradation le frappa tellement que, refusant toute nourriture, il se laissa mourir en peu de jours. Les Espagnols étaient attaqués maintenant avec une telle vigueur que la retraite seule leur offrait quelque chance de salut. Ils partirent au milieu de la nuit, espérant qu'ils pourraient traverser les chaussées qui, de Mexico, mènent aux rives du lac, avant que leurs ennemis fussent prévenus de ce mouvement. Les Mexicains cependant étaient sur leurs gardes, et se jetèrent sur leurs oppresseurs avec une telle furie que nonobstant la valeur avec laquelle les Espagnols se défendirent, ils perdirent tous leurs chevaux, leur artillerie et quelques-uns de leurs plus braves soldats. Cortez entreprit de les ranimer par ses exhortations et ses exemples, tandis qu'ils traver-

saient de profonds marais, poursuivis par des détachements ennemis, qui harcelaient sans cesse leur arrière-garde et les poursuivaient de clameurs injurieuses : « Allez, disaient-ils, allez, voleurs ! vous arrivez à l'endroit où vous attend un juste châtiment ! » Cette menace reçut une terrible explication, lorsque, ayant franchi les hauteurs qui dominent la plaine d'Otumba, Cortez et les siens virent une immense armée rangée en bataille et prête à les recevoir. A ce spectacle, le courage des Espagnols fut sur le point de faillir ; mais l'héroïque ardeur de leur général n'éclatait jamais plus brillante que dans ces circonstances désespérées. Sans accorder à ses soldats le temps de contempler l'imposante masse de leurs ennemis, mais leur rappelant seulement qu'ils n'avaient à choisir qu'entre la mort et la victoire, il donna le signal du combat, se rua, suivi d'une troupe d'élite, au plus fort de la bataille, et, s'emparant de l'étendard sacré des Mexicains, remporta sans l'acheter chèrement une victoire décisive. Cette bataille remarquable, dans laquelle une poignée d'Espagnols mit en déroute toutes les forces de l'empire mexicain, eut lieu le 7 juillet 1520. Le jour suivant, Cortez parvint à Tlascala, dont les habitants lui étaient restés fidèles dans tous ses revers. Les compagnons de Cortez, qui n'avaient pu se maintenir dans Mexico, supposaient qu'il ne leur restait plus d'autre parti à prendre si ce n'est d'abandonner une lutte à laquelle leur nombre et leurs provisions ne suffisaient plus. Mais Cortez lui-même s'obstinait à la conquête de l'empire mexicain ; il employa des agents pour se procurer des munitions et lui recruter des hommes parmi les aventuriers des colonies espagnoles. La renommée de ses exploits et des riches dépouilles conquises à Otumba en amenèrent un grand nombre sous ses étendards. Environ six mois après la retraite désastreuse qui lui avait fait abandonner les murs de la capitale mexicaine, il marcha de nouveau contre elle avec une armée de cinq cents Espagnols et neuf pièces d'artillerie , sans compter un corps considérable d'auxiliaires Tlascalans. Guatimozin , le nouvel empereur , défendit sa ville avec un courage infatigable, et pendant quelques mois il rendit inutiles tous les efforts de Cortez , qui, en construisant quelques brigantins, s'était complètement

rendu maître du lac. Mais l'artillerie espagnole prévalut à la fin. Guatimozin, essayant de s'échapper dans un canot, avec sa femme et ses enfants, fut fait prisonnier, et la destinée de l'empire mexicain fut complètement décidée par la reddition de sa capiale, le 13 août 1521.

A la fin de ce siége, Cortez ne vit pas moins de deux cent mille Indiens rangés sous son étendard ; ce succès extraordinaire était dû à sa politique et à son courage. Le récit de ces victoires qu'il avait fait passer en Europe lui assura l'approbation de la cour d'Espagne, et lui servit de plaidoyer pour l'irrégularité de sa conduite. Charles-Quint, dédaignant les plaintes de Velasquez, nomma Cortez gouverneur et capitaine-général de Mexico. En même temps le monarque reconnaissant octroyait à son général la vallée de Guaxaca avec le titre de marquis et des revenus considérables.

Dès que Cortez vit son autorité confirmée par la sanction royale, il s'appliqua avec une ardeur nouvelle à consolider sa conquête par l'établissement d'une police régulière, l'érection de villes nouvelles, et les encouragements prodigués aux arts de la paix. Ses luttes avec les Mexicains n'avaient pas été plutôt décidées qu'il avait fait partir différentes expéditions afin d'obtenir une connaissance plus parfaite de leur beau pays. Alvarado et Sandoval, deux de ses plus entreprenants officiers, parcoururent les pays situés le long de la mer du Sud, recevant la soumission des habitants, et leur extorquant l'or, seul objet de tous les périls bravés par les conquérants du Nouveau-Monde. Alvarado porta dans le sud ses armes victorieuses jusqu'à la province de Guatemala, où il bâtit la cité de San-Iago. Dans cette expédition, il franchit près de quatre cents lieues à travers des pays jusque-là inconnus, passant sur des collines de soufre, et traversant des rivières si chaudes que ses soldats pouvaient à peine les passer à gué (1).

Environ vers le même temps. Cortez fut informé que les provinces de Higueras et de Honduras renfermaient d'opulentes mines. Quelques marins lui rapportèrent que, dans ces pays, les pêcheurs indigènes attachaient à leurs filets des

(1) Bernal Diaz.

poids en or légèrement allié de cuivre ; ils prétendaient aussi que l'on trouverait probablement dans cette direction un détroit ou passage communiquant avec l'Océan Pacifique. Il paraît donc que les relèvements faits par les navigateurs espagnols le long de ces rivages n'étaient ni assez exacts ni assez généralement connus pour mettre un terme à cette croyance populaire touchant l'existence d'un détroit. Cortez résolut en conséquence d'envoyer par mer une expédition jusqu'à Honduras; et, ayant équipé un armement considérable, il le plaça sous les ordres de Cristoval de Oli. Cet officier, dès son arrivée dans le Honduras, fonda la colonie qui prit le nom de *El Triumpho de la Cruz;* mais, par inimitié personnelle contre Cortez, il secoua presque aussitôt le joug de son autorité; en même temps les troupes sous ses ordres furent mécontentes de ce que la quantité d'or que l'on pouvait arracher aux naturels était au-dessous de leur avide attente. Tout essai pour lever des tributs rencontrait la résistance la plus obstinée. Quelques-unes des tribus indiennes qu'on avait à combattre portaient d'excellentes armures de coton piqué parfaitement à l'épreuve des javelines espagnoles. Leur férocité guerrière était encore augmentée par la présence de leurs femmes, entièrement revêtues d'un mélange de peintures et de coton ramé : on leur supposait des pouvoirs surnaturels et qui leur promettaient une victoire certaine. Cortez se résolut alors à conduire en personne une armée contre le général rebelle. Il avait envoyé par mer sa première expédition contre le Honduras, afin d'éviter l'ennui et les fatigues d'un voyage par terre ; mais, en cette occasion, il se détermina à braver toutes les difficultés qu'il devait rencontrer en traversant une immense étendue de pays sauvages et inexplorés. Lorsqu'il arriva à Tabasco, le cacique de cette province lui donna une carte peinte sur une étoffe de coton, et où se trouvaient marquées toutes les villes, rivières et montagnes du pays jusqu'à Nicaragua. Cortez dut employer toutes les ressources de son génie fertile pour surmonter les difficultés de son entreprise. Avec sa carte indienne et la boussole des marins, il guida son armée à travers des forêts si touffues, si tristes et si obscures, que ses soldats, se croyant à jamais perdus, com-

mençaient déjà à désespérer d'eux-mêmes. Les arbres étaient assez épais pour arrêter complètement les rayons du soleil; et si par hasard on rencontrait une éminence d'où l'œil pût embrasser le pays avec quelque étendue, on n'apercevait au loin qu'une interminable série de ces mêmes forêts sans chemins. Enfin la persévérance et l'habileté de Cortez vainquirent tous les obstacles de la nature, et il parvint à la côte du Honduras, après une marche tout-à-fait extraordinaire de près de mille milles. De Oli fut mis à mort, et les Espagnols établis dans ce pays se soumirent avec joie au conquérant de Mexico.

Environ vers ce temps, il fut tenu près de Badajoz une conférence qui avait pour but de régler les prétentions de l'Espagne et du Portugal à la possession des îles Moluques. Des deux parts on produisit des cartes sur lesquelles les régions en litige étaient représentées comme tombant sous la domination des prétendants respectifs. Après d'assez vifs débats la junte de Badajoz s'acheva sans produire aucune décision utile, chaque partie s'attribuant gain de cause. Lorsque le roi de France entendit parler de ces disputes et de la grande quantité d'or qu'on apportait du Nouveau-Monde en Espagne, on lui attribue ces paroles : « Puisque les rois d'Espagne » et de Portugal se partagent le monde, je désirerais qu'ils » voulussent bien me montrer le testament de notre père » Adam, afin que je pusse voir en quels termes il les déclare » ses héritiers exclusifs. »

A la dissolution de la junte, la cour d'Espagne, résolue à faire valoir son droit sur les Moluques, équipa immédiatement une flotte de six navires, dont la direction fut remise à Garcia de Loyasa, chevalier de Malte. Sébastian del Cano, qui avait déjà fait le tour du globe, et quelques autres anciens compagnons de Magellan, s'embarquèrent pour cette expédition. La flotte, à bord de laquelle se trouvaient quatre cent cinquante hommes, partit de la Corogne au mois de juillet 1525. L'année suivante, en janvier, ils arrivèrent au détroit de Magellan, où ils consacrèrent quatre mois à effectuer leur passage dans l'Océan Pacifique. Durant tout ce temps, ils ne virent que peu d'indigènes, et comme ceux-ci manifestaient des sentiments hostiles, ils n'établirent aucune relation avec eux.

On trouva les cadavres de quelques-uns de ces sauvages qui paraissaient être morts de froid. Les Espagnols estimèrent la longueur du détroit à cent dix lieues environ. Il variait en largeur de une à sept lieues. Dans quelques-unes de ses parties, les montagnes qui le bordent s'élèvent à une si grande hauteur qu'elles semblent atteindre les cieux ; les rayons du soleil se trouvant complètement écartés de ces endroits, le froid y est extrême, la neige n'y fond jamais et y revêt la couleur bleuâtre des glaciers. Nonobstant la rigueur du climat, les arbres viennent en abondance sur les versants exposés au soleil, et l'on y trouve entre autres une sorte de cannelliers dont les Espagnols rapportèrent quelques écorces.

La flotte n'avait pas fait beaucoup de chemin dans le grand Océan, lorsqu'elle fut assaillie par une tempête violente. La *Pataca*, pinasse commandée par Iago de Guevara, et un autre petit navire, perdirent complètement de vue les plus gros vaisseaux. Leur situation était désespérée, car ils ne portaient pas de provisions, recevant du vaisseau amiral leur pitance quotidienne. En de pareilles circonstances, Guevara jugea que la mesure la plus prudente était de cingler vers la Nouvelle-Espagne. Ses hommes n'avaient pour vivre que les oiseaux surpris par eux dans les manœuvres. Par bonheur il se trouvait à bord de la *Pataca* un coq et une poule ; la poule, aussitôt que le navire arriva sous les latitudes chaudes, se mit à pondre un œuf par jour ; le capitaine de l'autre navire offrit à Guevara 1,000 ducats de ces deux animaux, ce que ce dernier refusa, les œufs faisant le fond de la nourriture des malades. Enfin, après avoir enduré d'extrêmes souffrances pendant quelques semaines, ils aperçurent la terre, mais, à mesure qu'ils approchaient du rivage, ils le virent se couvrir de sauvages armés. La côte était basse et tellement entourée de brisants qu'il paraissait tout-à-fait impossible d'y faire aborder des vaisseaux ; de plus il n'était pas évident que les naturels les attendissent dans des intentions amicales. Mais la nécessité commandait l'adoption des mesures les plus désespérées. Quelqu'un devait nécessairement se dévouer pour le bien de tous, et Juan de Arrayzaga offrit d'essayer de gagner la grève dans une caisse vide. Il

n'avait pas fait un long chemin, lorsque cette embarcation improvisée chavira tout-à-coup; sur quoi il essaya d'arriver à terre en nageant, mais sa force s'épuisa bientôt, et il aurait inévitablement péri sous les vagues si les Indiens ne s'étaient élancés à son secours. Tiré sur le rivage, il se trouva au milieu de vingt mille naturels armés d'arcs et de flèches. Une vive crainte s'empara de lui tout d'abord, mais sa joie fut grande lorsqu'un cacique, lui indiquant du doigt une croix élevée à peu de distance, prononça ces mots : *Sancta Maria!* Arrayzaga apprit alors qu'il était arrivé à Tecoantepec sur la côte de Mexico. On envoya aussitôt des provisions à bord de la *Pataca*, et Guevara, étant descendu à terre, fut conduit à Cortez. La tempête qui avait fait dévier la *Pataca* de sa route avait dispersé les autres navires de la flotte de Loyasa. Loyasa lui-même mourut en approchant de l'équateur, et le célèbre pilote Sébastian del Cano lui survécut à peine de quatre jours. Les vaisseaux arrivèrent aux îles des Larrons sous les ordres de Salazor. Ils trouvèrent là un Galicien qui avait quitté la flotte de Magellan et appris le langage des naturels. En poursuivant leurs courses vers les Moluques, les Espagnols ouvrirent les hostilités contre les Portugais, et après avoir perdu leur navire succombèrent presque tous dans les combats ou furent faits prisonniers. Fernando de la Torre avec quelques autres individus de la flotte de Loyasa revint des Moluques en Europe dans le courant de 1534, ayant ainsi complètement fait le tour du globe.

Cortez avait été informé par la cour d'Espagne du départ de l'expédition de Loyasa et désirait coopérer à ses efforts; aussitôt qu'il fût informé par Arrayzaga que l'amiral avait déjà traversé l'Océan Pacifique, il équipa trois caravelles qu'il plaça sous les ordres d'Alvaro de Saavedra, habile et entreprenant officier. Au mois d'octobre 1526, Saavedra partit de Jevatlancio dans le Mexique, et, après avoir découvert un groupe d'îles qu'il appela *les Rois*, il atteignit Mindanao et vint ensuite aux Moluques, où les Espagnols et les Portugais étaient engagés les uns contre les autres dans une guerre d'extermination. On n'y fut pas médiocrement étonné de lui entendre répondre aux questions sur son arrivée qu'il venait de la Nouvelle-Espagne. A la première appari-

tion des Espagnols dans ces mers, les Portugais n'avaient guère pu comprendre comment leurs rivaux en naviguant à l'ouest avaient pu pénétrer dans ces contrées reculées auxquelles eux-mêmes ils parvenaient par une direction tout opposée. Mais lorsque Saavedra, sur sa petite caravelle, déclara avoir traversé l'Océan depuis la Nouvelle-Espagne qu'il jugeait être à une distance de deux mille cinquante lieues, on ne voulut pas croire à ce renseignement tant l'ignorance des relations géographiques qui pouvaient exister entre l'ancien et le Nouveau-Monde était encore profondément enracinée.

Le commandant espagnol, après avoir pris à son bord tous ceux des compagnons de Magellan et de Loyola qui existaient encore dans les îles indiennes, partit de Tidor au mois de juin 1528 pour retourner à Mexico. Après une navigation de deux cent cinquante lieues, il jeta l'ancre près de certaines *Iles dorées* (*Golden isles*) dont la description qu'il a donnée n'existe plus, mais que l'on suppose, par des motifs assez plausibles, être une partie de la terre des Papous, ou Nouvelle-Guinée. Les habitants étaient noirs et entièrement nus. En essayant d'effectuer son voyage à la Nouvelle-Espagne, Saavedra gagna dans l'Océan Pacifique quelques îles où il fut surpris de trouver des habitants blonds et assez beaux; ils étaient tatoués et peints de la tête aux pieds, ce qui lui fit donner à ces îles le nom de *Pintados*. Des vents contraires le poussèrent de nouveau vers les Moluques, d'où il fit une nouvelle tentative pour se rendre à Panama avec une cargaison de clous de girofle, mais il ne réussit pas mieux que la première fois. Il mourut pendant le voyage, et son navire revint à Tidor. Saavedra est l'un de ceux qui ont conçu les premiers l'utilité d'un canal ouvert sur l'isthme de Darien (1).

La cour d'Espagne, dont la politique était d'encourager chez tout aventurier la première ambition de conquête, mais de prévenir ensuite la consolidation de la puissance qu'il pourrait acquérir, commença bientôt à voir d'un œil jaloux les succès de Cortez. Les plaintes de ses ennemis furent bien

(1) Ant. Galvaom. Dos descobrimentos antigos.

accueillies, et des commissaires furent nommés pour faire une enquête sur sa conduite. Blessé de cet indigne traitement, et sachant bien qu'il n'avait pas de justice à espérer dans le Nouveau-Monde, où tous les sentiments équitables et généreux étaient depuis long-temps étouffés par l'habitude des rapines et des violences, le conquérant du Mexique résolut de revenir en Espagne, et de justifier sa conduite devant l'empereur en personne. Il parut à Tolède avec une suite superbe, un étalage de richesse destiné à donner une haute idée des pays annexés par lui à la couronne espagnole. Quelques nobles mexicains étaient au nombre de ses serviteurs. Cette splendeur produisit l'effet qu'il en attendait. Cortez, maintenant marquis del Valle de Guaxaca, fut reçu par l'empereur avec toutes les démonstrations possibles de faveur et d'estime; mais, quoique ses ennemis fussent réduits au silence, l'inflexible politique du gouvernement ne se laissa pas désarmer par la loyauté de sa conduite. Son autorité fut mutilée, et Antonio de Mendoza fut nommé vice-roi de la Nouvelle-Espagne, tandis qu'on accordait au marquis de conserver seulement le titre de capitaine général et d'amiral des mers du Sud. Le génie entreprenant de Cortez ainsi limité dans ses opérations, et qui voyait fermer devant lui la carrière des grandes conquêtes politiques, se jeta avec ardeur dans la voie des découvertes purement géographiques. Là, un vaste champ lui était ouvert, où son esprit avait à trouver un noble emploi; sa renommée, des compensations glorieuses.

Pendant son voyage en Espagne, Nunez de Guzman avait marché avec une armée de Mexico vers le nord-ouest : sur sa route il avait amassé une grande quantité d'or et reçu la soumission de plusieurs caciques; il donna le nom de Nouvelle-Galice au pays âpre et montagneux où s'arrêta sa marche vers le nord. Cortez, désirant acquérir une connaissance plus parfaite des côtes dans la même direction, équipa à Acapulco un armement qu'il plaça sous les ordres de Hurtado de Mendoza; mais de violents orages et la mauvaise conduite des officiers chargés de la diriger firent échouer cette expédition. Plus tard, en 1536, Cortez équipa une seconde flotte dont il prit en personne le commandement, et, après de graves désastres encourus, il découvrit la péninsule

de Californie, avançant de plus de cinquante lieues dans le golfe de ce nom qu'on appelle aussi Mer Vermeille. Les Espagnols lui conservent encore le nom de celui qui l'a découverte et l'appellent *Mar de Cortez*. Six ans plus tard, lorsque le vice-roi Mendoza fit partir une expédition destinée à continuer les découvertes de son prédécesseur, les officiers qui en firent partie prétendirent avoir atteint le quarantième degré de latitude, où ils avaient vu sur la côte des montagnes chargées de neige, et rencontré des navires aux vergues dorées et aux avants ornés d'argent. S'il fallait en croire les inventeurs de ce beau conte, ces vaisseaux étaient censés venir du Japon ou de la Chine.

Deux navires que Cortez envoya vers le même temps porter des secours à Pizarro, et qui avaient ordre de cingler du Pérou vers les Moluques, terminèrent avec succès ce voyage. Ils naviguèrent pendant un millier de lieues sur la mer Pacifique sans voir aucune terre, mais ils touchèrent ensuite à des îles nombreuses. Ces expéditions, dont les résultats furent si bornés, coûtèrent, dit-on, à Cortez plus de 300,000 couronnes (1); mais il espérait que la générosité de l'empereur l'indemniserait des pertes supportées en pareilles entreprises; il s'attendait aussi à obtenir la restitution des domaines qui lui avaient été arrachés pendant la première suspension de son autorité. Dans ce double espoir, il revint en Espagne vers l'année 1540; mais ses services ne comptaient guère dans les calculs intéressés de la cour d'Espagne. Charles-Quint le reçut froidement, et éluda ses demandes. Cortez suivit l'empereur dans sa célèbre expédition contre Alger; le vaisseau qu'il montait s'échoua, et en nageant vers le rivage lui-même perdit ses plus précieux joyaux. Dans le combat qui suivit, il eut un cheval tué sous lui, et pour la dernière fois se fit remarquer sur le champ de bataille. Charles-Quint le traitait avec un manque d'égards qui allait jusqu'à ne pas même lui accorder la légère faveur d'une audience. Cortez un jour perça la foule des courtisans et se présenta au marche-pied du carrosse de l'empereur, Charles-Quint étonné de sa hardiesse lui demanda qui il était: « — Je suis, répli-

(1) Bernal Diaz.

qua le conquérant du Mexique, un homme qui vous a donné plus de provinces que vos ancêtres ne vous ont laissé de villes. » Cette réponse fière ne servit qu'à choquer la vanité impériale, et on laissa Cortez s'éteindre dans l'obscurité. Sa santé déclinait rapidement; déjà usé par les fatigues, le mécontentement ajoutait à ses infirmités naturelles, et cet homme extraordinaire mourut près de Séville le 2 décembre 1547, dans la soixante-deuxième année de son âge. Ses restes furent enterrés en grande pompe dans la chapelle des ducs de Medina-Sidonia; mais ils furent ensuite transportés à la Nouvelle-Espagne conformément au désir qu'il en avait exprimé dans son testament. Les titres de Cortez ont passé par mariage aux ducs de Monte-Leone, qui avaient aussi conservé en leur possession ses biens immenses dans le Mexique jusqu'aux révolutions qui ont récemment bouleversé le Nouveau-Monde.

CHAPITRE VI.

CONQUÊTE DU PÉROU.

Nouveaux efforts des Espagnols. — Union de Pizarro, d'Almagro et de Luque. — Première tentative de Pizarro sur le Pérou. — Il échoue. — Il réussit à visiter ce pays. — Ses négociations en Espagne. — Il envahit le Pérou. — Il s'empare de l'Inca. — Les Espagnols s'emparent d'immenses trésors. — L'Inca mis à mort. — Almagro envahit le Chili. — Souffrances des Espagnols. — Révolte des Péruviens. — Guerre civile entre Almagro et Pizarro. — Almagro est défait et mis à mort. — Valdivia pénètre jusqu'aux frontières sud du Chili. — Voyage extraordinaire de Vadillo. — Benalcazar s'empare de Quito. — Expédition d'Alvarado. — Gonzalez Pizarro cherche le pays des Cannelliers. — Difficultés de la route. — Gonzalez arrive jusqu'aux pays des Cannelliers et s'avance témérairement à l'est. — Souffrances de l'expédition. — Francisco de Orellana s'embarque sur le Maragnon. — Il descend ce fleuve jusqu'à l'Océan. — Il popularise les contes relatifs à l'Eldorado et à la nation des Amazones. — Sort d'Orellana. — Retour de Gonzalez Pizarro à Quito. — Rébellion du parti d'Almagro. — Mort de Francisco Pizarro.

Les succès de Cortez réalisèrent presque les espérances que l'on avait conçues relativement aux richesses du Nouveau-Monde, et ranimèrent l'esprit d'aventures que l'on avait pu croire un instant prêt à s'éteindre. Par sa politique habile, ses résolutions promptes et son courage, il avait accompli,

dans cette partie du monde, la première conquête dont les Espagnols aient pu à bon droit se glorifier. Au lieu de confiner son ambition à l'établissement d'une colonie, ou à la découverte de régions nouvelles et fertiles, il attaqua et soumit un empire puissant, célèbre chez toutes les tribus indiennes par le degré de civilisation puissante où il était parvenu, et capable de donner des revenus immenses. La conquête du Mexique prouvait clairement combien il existait une disproportion marquée en fait de courage, de force et d'équipement, entre le guerrier américain et celui d'Europe. Les armes et la discipline des Espagnols les préservaient complètement des attaques de leurs faibles ennemis; ceux-ci au contraire ne savaient comment résister à une volée de mousqueterie ou à une charge de cavaliers. La crainte superstitieuse que la supériorité des Espagnols inspirait aux Indiens augmentait encore celle-ci. C'est à une telle différence et à la conduite perfide de Cortez, qui se présenta toujours comme un ambassadeur chargé d'une mission pacifique, qu'il faut attribuer la chute de Mexico, bien plus qu'à l'indolence ou aux fautes de Montezuma. Cortez avec sa poignée de soldats défit à plusieurs reprises les braves Tlascalans, qui avaient si long-temps bravé tous les efforts des Mexicains pour les soumettre. Il battit à Otumba une immense armée de Mexicains, réunie à une époque où ce peuple avait, à beaucoup d'égards, cessé de redouter les Espagnols, et où il était animé contre eux de la haine la plus âpre. On ne peut d'ailleurs raisonnablement supposer que les calculs politiques du prince mexicain dussent aller jusqu'à prévoir une conjoncture aussi extraordinaire que l'était l'arrivée des Espagnols, ou qu'il fût possible à sa prudence de détourner les conséquences d'un événement dont les détails devaient échapper non-seulement à son expérience, mais même à ses facultés de compréhension.

La facilité avec laquelle une si grande conquête avait été effectuée excita les aventuriers espagnols à tenter de plus nobles exploits que ceux auxquels jusqu'alors on les avait accoutumés. Elle leur apprit à compter avec plus de confiance sur leurs propres forces et sur les faveurs de la fortune. Lorsque Balboa, après avoir traversé l'isthme de Darien, fut parvenu à Panama sur la mer du Sud, il y reçut des rensei-

gnements sur une grande nation établie fort loin au midi, possédant en abondance les métaux précieux qu'il cherchait et déjà fort avancée dans la civilisation. Cet aspect flatteur sous lequel on dépeignait le Pérou détermina plus d'une entreprise ; mais l'immense étendue de pays qui s'étend entre les établissements de Panama et les provinces nord du Pérou, auquel les Espagnols donnaient le nom de *Tierra-Firma*, présentait tant d'obstacles à leur marche, qu'elle déjoua plusieurs fois les tentatives faites par eux pour y pénétrer. Des marches inutiles, sous des pluies incessantes, dans un climat mortel, et à travers de sombres forêts que la végétation amoncelée rendait presque impraticables, épuisèrent la santé et abattirent le courage de ceux qui avaient survécu à de tels efforts, au point d'étouffer en eux toute ardeur de pousser les découvertes au sud ; les espérances mêmes cessèrent de se porter dans cette direction. Néanmoins, parmi les Espagnols établis à Panama, se trouvaient trois hommes sur l'âme desquels le découragement n'avait aucune prise. C'étaient Francisco Pizarro, Diego de Almagro et Hernando Luque. Le premier était le fils naturel d'un gentilhomme dont il avait pris le nom. Il ne reçut aucune éducation, et fut nourri à Truxillo, ville de l'Estramadure, dans les viles fonctions de gardeur de porcs. Cependant, l'énergie naturelle au caractère de ce jeune homme l'entraîna à chercher une carrière plus active et plus variée. Les guerres d'Italie lui offrirent un théâtre où son expérience et ses talents se développèrent. Après y avoir servi plusieurs années, il s'embarqua pour l'Amérique, ce rendez-vous général des hommes hardis et nécessiteux, et là il prit une part distinguée dans la désastreuse expédition de Hojeda. Almagro était un brave et loyal soldat, habitué à commander et assez ambitieux, mais n'ayant ni l'audace de plans, ni l'habileté politique qui lui eussent été nécessaires pour s'engager seul en des entreprises d'agrandissement. Luque, riche ecclésiastique, désirait ardemment de devenir le chef spirituel de quelque vaste pays conquis par l'épée d'un autre. Tels étaient les hommes qui résolurent de soumettre l'empire du Pérou. Chacun d'eux engagea toute sa fortune dans cette partie chanceuse. Pizarro, le moins riche des trois, offrit de prendre le poste le plus périlleux, et de commander

l'armement que l'on équiperait pour cette expédition téméraire.

Tout ce que purent faire ses deux associés fut de mettre sous ses ordres un seul bâtiment monté par cent douze hommes; c'était peu, en comparaison des résultats que l'on voulait obtenir. Pizarro, tout-à-fait étranger à la navigation des mers qu'il avait à traverser, commença son voyage à une époque de l'année où les vents étaient absolument contraires à sa marche vers le sud. Il toucha sur plusieurs points à la côte de *Tierra-Firma;* mais partout il trouva un pays couvert de marais et de forêts impraticables dont l'aspect seul suffisait pour interdire l'accès. Les fatigues du voyage, la rareté des provisions et les maladies particulières au climat réduisirent considérablement le nombre des hommes qui marchaient sous ses ordres et qui, malgré l'exemple de leur chef, toujours indomptable dans sa résolution, se laissèrent aller au découragement et au désespoir. Almagro, qui suivait Pizarro avec quelques renforts, fut aussi malheureux que lui. Enfin, ayant réuni les faibles restes de leurs deux troupes, ils se retirèrent dans la petite île de Gallo, d'où Almagro revint à Panama pour rassembler des troupes fraîches et faire les provisions nécessaires à une nouvelle campagne. Mais, nonobstant toutes les précautions des deux commandants, les plaintes et les réclamations des soldats qui avaient tant souffert dans la dernière expédition se firent jour jusqu'à la colonie. On peut aisément s'imaginer que les plus respectables habitants de l'établissement nouveau étaient contraires à des entreprises faites pour plaire particulièrement à des hommes qui n'y risquaient ni réputation ni fortune. La dissipation de vie et le relâchement effréné de mœurs qui accompagnaient d'ordinaire ces aventures périlleuses n'étaient pas toujours rachetés par une riche moisson de pillage. Ainsi venaient d'échouer misérablement les espérances conçues par Pizarro. Ses plans de conquête tombèrent à Panama dans un tel discrédit et lui valurent une telle haine, qu'il circula parmi le peuple des ballades où il était appelé le Boucher, et Almagro, dont l'office était de préparer les provisions pour son collègue, fut désigné sous le nom du Bouvier. Pedro de los Rios, le nouveau gouverneur de Panama, céda aux entraînements de l'indignation populaire, et non content d'interdire

aux aventuriers toute levée d'hommes dans les pays soumis à sa juridiction, il envoya un bâtiment à l'île de Gorgona, où Pizarro était maintenant établi, pour ramener ceux de ses compagnons qui avaient résisté à l'action d'un climat particulièrement malsain. Pizarro traça sur le sable une ligne avec son épée, enjoignant à tous ceux qui voudraient se séparer de lui et abandonner l'espoir des conquêtes de la franchir sans retard; tous bravèrent ce défi, excepté douze hommes. Pizarro demeura sur l'île avec ces adhérents déterminés, et y supporta pendant plusieurs mois toutes les misères du besoin et du manque d'abri. Enfin un bâtiment arriva de Panama portant des secours, et Pizarro, dont le courage était plutôt irrité qu'affaibli par les souffrances qu'il avait déjà subies, se détermina immédiatement à repartir pour le Pérou. Un voyage de vingt jours suffit pour l'amener en vue de ce pays si long-temps cherché. Il toucha sur plusieurs points de la côte, et les Espagnols ne furent pas moins étonnés que réjouis par les symptômes d'industrie et d'opulence qu'ils remarquèrent chez ce peuple ; mais ils n'avaient pas assez de forces pour y faire un établissement ; et, après s'être assurés de la richesse de l'empire péruvien, ils revinrent, en 1527, à Panama. Près de trois ans s'étaient écoulés depuis le départ de la première expédition destinée à la conquête du Pérou, et les fonds des associés étaient complètement épuisés par les frais de leurs inutiles entreprises. Ils étaient cependant bien éloignés d'abandonner des projets qu'ils semblaient ne pouvoir exécuter. Leur première apparence de succès, quoique tardive, éclairait d'un vif rayon l'avenir promis à leurs efforts, et l'espérance victorieuse avait pris la place de tout calcul.

Pizarro partit pour l'Espagne afin de solliciter de la couronne de Castille la permission de conquérir l'empire du Pérou; toutes ses demandes lui furent accordées; on le nomma gouverneur et capitaine-général de tout le pays dont il pourrait s'emparer dans une étendue de deux cents lieues au sud de la rivière Sant-Iago. Avant de quitter l'Espagne, il reçut quelque argent de Cortez, qui, ayant déjà amassé une grande fortune par ses exploits dans le Nouveau-Monde, était disposé à secourir un ancien camarade au début d'une

carrière pareille à la sienne (1). L'oncle maternel de Pizarro, Francisco de Alcantara, et ses trois frères, Ferdinand, Juan et Gonzalez, dont le premier seul était légitime et avait reçu quelque éducation, partirent avec lui, s'attachant à sa fortune.

Lorsque Pizarro arriva à Panama, il trouva Almagro furieux de la perfidie avec laquelle on avait sacrifié ses intérêts dans la dernière négociation. En effet, tandis que Luque, conformément au parti arrêté entre les associés, obtenait la dignité d'évêque, on n'accordait à Almagro que le commandement d'une forteresse, et le rang de vice-gouverneur, qu'il avait stipulé pour lui, lui était enlevé par la jalousie de ses collègues. Pizarro, cependant, eut l'art d'apaiser la colère de ce soldat grossier, dont l'humeur légère n'était accessible à aucun sentiment durable, soit d'égoïsme, soit de justice. La confédération fut jurée de nouveau, et on fit de grands préparatifs pour une entreprise dont on ne voulait plus regarder l'issue comme douteuse.

Mais, quoique l'invasion du Pérou eût maintenant reçu la sanction de l'autorité royale, et ne fût plus seulement le projet en quelque sorte furtif de deux ou trois individus obscurs, il resta difficile de rassembler pour une tentative qui semblait excessivement hasardeuse un grand nombre de volontaires. L'armement destiné à la conquête d'un vaste empire consista cette fois en trois petits vaisseaux montés par cent quatre-vingts soldats au nombre desquels étaient trente-six cavaliers. Pizarro, ainsi accompagné, mit à la voile le 15 février 1531, laissant derrière lui Almagro, chargé de rassembler des renforts. Après un heureux voyage de treize jours, il aborda dans la baie de Saint-Mathieu et commença immédiatement sa marche au sud. En arrivant dans la province de Coaque, les Espagnols surprirent une ville péruvienne dans laquelle ils trouvèrent une assez grande quantité d'or et d'argent pour lever désormais tous les doutes, et justifier en apparence leurs attentes les plus ambitieuses. Pizarro vit les avantages que l'on pouvait tirer d'un si heureux commencement. Il envoya immédiatement des valeurs considérables à Panama et

(1) Peut-être existait-il quelque rapport de famille entre Cortez et Pizarro ; la mère du premier s'appelait Catalina Pizarro.

à Nicaragua, afin d'attirer auprès de lui de nouveaux soldats par l'étalage de ses rapides succès; bientôt après il fut rejoint par plusieurs détachements venant de cette dernière ville sous les ordres de Sébastian Benalcazar et de Hernando de Soto, tous les deux officiers renommés.

Imitant la politique de Cortez, il avança directement au cœur de l'empire péruvien, comme son prédécesseur avait marché vers Mexico, en même temps qu'il amusait l'Inca ou souverain du pays, en se présentant comme l'ambassadeur d'un puissant monarque, envoyé sans aucune intention hostile. Atahualpa, l'Inca régnant, endormi par ces fausses apparences, envoya des présents à Pizarro pour lui témoigner son amitié, et lui permit d'arriver sans obstacles jusques à Caxamalca, résidence actuelle de la cour. En y arrivant, Pizarro fit ranger ses troupes sur une place où quelques bâtiments publics et des remparts de terre le mettaient à l'abri d'un coup de main; puis il attendit l'arrivée d'Atahualpa, qui avait manifesté l'intention de visiter les Espagnols. Le jour suivant, dès que le soleil se leva, une agitation générale se manifesta dans le camp péruvien. Atahualpa voulait éblouir les étrangers en déployant une pompe et une magnificence imposante. Pizarro, d'autre part, ne perdant pas de vue le succès de Cortez et le sort de Montezuma, avait résolu de décider d'un seul coup les destinées de l'empire péruvien, en s'emparant de la personne du monarque. Atahualpa perdit une grande partie du jour en préparatifs destinés à rehausser l'éclat de sa marche. Enfin, lorsque la patience des Espagnols était presque épuisée par tant de retard, ils virent approcher le cortége. Quatre coureurs uniformément vêtus marchaient de front et frayaient la route devant l'Inca; puis venait ce prince lui-même, porté sur un trône, et revêtu de plumes rattachées par des ornements d'or et d'argent. Quelques-uns de ses principaux courtisans le suivaient dans un appareil semblable. Des troupes de chanteurs et de danseurs couraient autour de la suite royale, et des soldats au nombre, dit-on, de trente mille complétaient cette pompe triomphale.

Les Espagnols, rangés en bataille, attendaient en silence l'approche du cortége péruvien. Lorsque l'Inca fut à portée de la voix, le père Valverde, chapelain de l'expédition, fit

quelques pas en avant et prononça un discours où l'explication des dogmes les plus mystérieux de la religion chrétienne se mêlait aux plus extraordinaires doctrines d'envahissement politique, et par lequel il exhortait le monarque péruvien à recevoir, en même temps que le baptême, le joug féodal du roi d'Espagne. Cette harangue inintelligible en partie, mais dont les passages les plus clairs étaient évidemment injurieux, reçut une réponse ferme et méprisante de la bouche même de l'Inca, qui n'imaginait pas avoir rien à craindre de la poignée d'Espagnols groupée devant lui. Le signal de l'attaque fut immédiatement donné. Pizarro, suivi d'une troupe d'élite, s'élança pour saisir l'Inca, et, nonobstant le zèle avec lequel les Péruviens cherchèrent à défendre sa personne royale, le malheureux Atahualpa fut fait prisonnier. Un immense butin fut ramassé sur le champ du combat, et ce premier coup de fortune parut justifier les espérances conçues par les imaginations les plus ardentes.

Quelques historiens, afin d'expliquer la facilité avec laquelle les Espagnols firent la conquête du Pérou, ont pris soin de raconter les dissensions qui existaient à cette époque dans la famille régnante, et qui, sans aucun doute, diminuaient la force de l'empire. La supériorité guerrière des Espagnols sur les simples naturels de l'Amérique, et leur résolution d'employer sans scrupule les plus vils artifices de la trahison leur donnaient une telle force, que les Péruviens, alors même qu'aucun trouble politique ne les eût affaiblis, ne pouvaient leur présenter une résistance efficace. L'inutilité, nous dirions presque l'inconvenance des explications fondées sur les dissensions du Pérou au moment où il fut envahi, sera évidente pour quiconque voudra bien réfléchir que les Espagnols, sans être au nombre de plus de cent soixante, et munis seulement de trois pièces d'artillerie, purent marcher directement au cœur de l'empire, s'emparer de l'Inca par une violence mêlée de fraude, battre une armée de trente mille Péruviens, et en tuer quatre mille sans perdre eux-mêmes un seul homme. Des événements pareils n'ont rien de commun avec les révolutions ordinaires, et ne doivent pas être interprétés à l'aide des calculs subtils réservés à celles-ci.

L'Inca prisonnier entreprit de recouvrer sa liberté en s'a-

dressant à la passion dominante des Espagnols, l'amour de l'or. L'appartement où il était renfermé avait vingt-deux pieds de long et seize de large; il s'engagea à le remplir d'or à la hauteur où il pourrait atteindre avec sa main; et Pizarro accepta l'offre, mais sans vouloir exécuter cette partie de la convention qui consistait à relâcher son prisonnier dès qu'il aurait touché sa rançon. Les Espagnols attendaient avec impatience l'accumulation des trésors promis; et enfin, ne pouvant se contenir devant une si énorme quantité de richesses, ils résolurent de la partager avant que la somme entière dont on était convenu n'eût été complétée. Ce qu'on avait rassemblé avait déjà une valeur qui, en tenant compte des changements survenus dans l'appréciation des métaux précieux, excèderait aujourd'hui 75,000,000 francs. La part de chaque cavalier équivalait environ à 200,000 francs; celle des soldats à pied était moindre d'un cinquième: Plusieurs des soldats de Pizarro, se trouvant enrichis tout-à-coup au-delà de leurs plus ambitieuses espérances, résolurent de ne pas se risquer plus long-temps dans le jeu dangereux des aventures, et demandèrent à être renvoyés. Leur chef les laissa partir, persuadé qu'en publiant leur soudaine fortune ils appelleraient sous ses drapeaux une foule de combattants.

Lorsque Atahualpa eut épuisé ses ressources et ne fut plus entre les mains des Espagnols un instrument utile pour extraire les richesses de son royaume, ils parlèrent de lui ôter la vie. Les conquérants du Mexique et du Pérou, par la portée de leurs vues et l'élévation de leurs sentiments, n'étaient guère supérieurs à une troupe de bandits, et avaient pour unique principe d'amasser le plus de butin qu'ils pouvaient. Leur ignorance et leur grossièreté ne se manifestaient jamais mieux que dans les simulacres de justice désiroire auxquels, de temps à autre, ils se livraient sérieusement. L'accusation dirigée contre Atahualpa comptait plusieurs chefs plus ridicules les uns que les autres; il fut néanmoins déclaré coupable et condamné à être brûlé vif. Toutefois, moyennant son consentement à recevoir le baptême, on voulut bien changer son supplice et l'étrangler à la *garote*. Pizarro apaisa facilement les révoltes qui éclatèrent après la mort du prince péru-

vien. Il fonda dans une position avantageuse la ville de Los Reyes, connue depuis sous le nom de Lima, corruption de celui de Rimac, qui appartient à la vallée dans laquelle cette cité s'élève. La cour d'Espagne, étonnée de l'immense quantité de richesses qui revenait à la couronne dans les partages opérés par Pizarro, récompensa l'heureux conquérant en réunissant soixante-dix lieues de côtes à celles qui déjà lui avaient été octroyées, et lui donna de plus le titre de marquis.

Almagro, qui par des motifs intéressés avait ardemment appuyé la cruelle résolution dont Atahualpa venait d'être victime, fit ensuite des préparatifs pour conquérir le Chili, où des terres correspondant à cent lieues de côtes lui avaient été concédées par la couronne d'Espagne. En s'avançant au sud, pour envahir ce pays, les Espagnols eurent à supporter les rigueurs d'un climat plus malsain que tous ceux dont-ils avaient jusqu'alors fait l'épreuve. Dans les régions âpres et élevées par lesquelles ils entrèrent au cœur du Chili, le froid était si intense, que plusieurs hommes et plusieurs chevaux moururent gelés. Cinq mois après, lorsque l'armée revint au Pérou, on trouva leurs cadavres dans la même position et le même état où on les avait laissés. Almagro rencontra dans les habitants du Chili une race robuste et courageuse qui, bien qu'elle ne pût soutenir en bataille rangée le choc des soldats espagnols, ne devait pas être facilement soumise. Vêtus de peaux de phoques et de loups de mer, ces sauvages se servaient avec une admirable adresse de l'arc et des flèches. Les Espagnols ne savaient par quelle mesure ils pourraient consolider leur conquête, lorsque des événements imprévus rappelèrent Almagro au Pérou.

La possession de Cuzco, capitale des Incas, avait été long-temps un sujet de dispute entre lui et Pizarro; mais ce dernier, avec sa dextérité habituelle, était parvenu à éluder les prétentions de son collègue, et à lui persuader de se contenter d'abord de la conquête du Chili. Toutefois, lorsque les concessions royales arrivèrent, Almagro demeura convaincu que la ville de Cuzco était comprise dans le territoire à lui octroyé; il apprit en même temps que les Péruviens avaient couru aux armes; qu'ils menaçaient d'écraser les Espagnols

sous la supériorité du nombre, et qu'ils assiégeaient maintenant Cuzco avec la meilleure partie de leur armée. Désirant préserver ses compatriotes d'une destruction imminente, et plus encore d'enlever aux mains de l'ennemi la ville qu'il préférait entre toutes, il se hâta de revenir au Pérou; cherchant à éviter le climat dangereux des montagnes, il perdit un grand nombre d'hommes dans les déserts brûlés de la côte marine qu'il traversa pour s'en retourner. A son arrivée à Cuzco, Almagro trouva les Péruviens déjà maîtres de la moitié de la ville, tandis qu'une poignée d'Espagnols, commandés par Gonzalez et Ferdinand Pizarro, défendait obstinément l'autre moitié; il mit l'armée péruvienne en déroute, fit prisonniers les Pizarro, et prit ainsi possession de sa ville chérie. Par malheur son triomphe fut d'une courte durée. Le rusé gouverneur eut recours à des négociations jusqu'à ce qu'il eût tiré ses deux frères des mains d'Almagro; ensuite il se disposa ouvertement à décider leur querelle par la voie des armes. Almagro, appesanti par les infirmités de l'âge, ne put, dans le combat qui suivit, déployer sa valeur ordinaire: il fut complètement battu et fait prisonnier. Quoiqu'on eût peu à redouter d'un vieillard déjà usé, surtout maintenant que son parti n'existait plus, néanmoins, comme il avait récemment tenu les Pizarro en son pouvoir, l'animosité personnelle et l'esprit de vengeance décidèrent sa condamnation; il fut résolu qu'il mourrait. Le courage du vétéran faillit au pied de l'ignoble échafaud, et il s'abaissa jusqu'à demander la vie; mais, trouvant ses ennemis inexorables, il reprit sa fermeté un moment ébranlée, et subit son destin avec une intrépidité digne de sa haute réputation.

Après la mort d'Almagro, le gouvernement du Chili fut accordé à Pedro de Valdivia, qui avança dans ce pays jusqu'au quarantième degré de latitude sud. En même temps les Espagnols de l'Amérique méridionale poussèrent leurs découvertes dans d'autres directions avec une activité et une persévérance étonnantes. En 1537, Vadillo, suivi d'un petit nombre de soldats, se rendit d'Uraba sur le golfe de Darien jusques aux limites méridionales du Pérou, c'est-à-dire à une distance de douze cents lieues. Ce voyage, dont une grande partie s'était accomplie à travers des montagnes et

dans des forêts désertes, fut regardé à cette époque comme le plus extraordinaire qu'on eût jamais accompli. En 1533, Benalcazar, officier de Pizarro, soumit la province de Quito ; mais il ne possédait pas depuis long-temps ce pays, lorsqu'il eut à redouter l'approche d'un compétiteur formidable : Alvarado, qui avait servi avec une grande distinction sous Cortez et qui avait été récompensé par le gouvernement des provinces sud de la Nouvelle-Espagne, avide encore de nouvelles acquisitions, résolut de faire valoir ses droits sur la ville de Quito, qu'il regardait comme appartenant à sa juridiction. En conséquence, il envahit ce pays avec un corps de cinq cents hommes, forces considérables parmi les aventuriers du Nouveau-Monde, et, quittant la côte pour suivre la rivière Guayaquil, il atteignit les plateaux élevés de l'intérieur. En arrivant aux montagnes qui les composent, ses troupes eurent à supporter des misères inusitées et imprévues; des froids intenses, des tourbillons de neige, ou à leur défaut des torrens de pluie les incommodèrent incessamment. Parfois ils étaient comme enfouis sous une épaisse pluie de cendres lancées, ainsi qu'ils l'apprirent depuis, par des volcans éloignés de quatre-vingts lieues. Un grand nombre d'entre eux furent victimes des difficultés de la route et du manque de nourriture. Lorsqu'enfin les troupes d'Alvarado furent arrivées auprès de celles de Benalcazar, les deux partis sentirent combien il était insensé de combattre pour la possession chimérique d'un pays que leurs forces réunies ne suffisaient pas à explorer. Un accommodement fut proposé, et Alvarado consentit à retirer son armée, pourvu qu'on lui payât une somme assez considérable, non-seulement pour l'indemniser des frais de l'expédition, mais aussi pour compenser l'abandon qu'il faisait de ses espérances.

Quelques années plus tard, partit de Quito une expédition plus importante quant à ses résultats géographiques, et accompagnée de circonstances particulièrement romanesques. Au dire des Indiens, le pays montagneux situé à l'est de cette ville abondait en productions aromatiques et spécialement en cannelle, circonstance qui lui fit donner par les Espagnols le nom de *Los Canelos*. La tâche difficile de pénétrer dans ces régions sauvages et reculées, malgré l'hostilité des tribus

indiennes, en traversant des forêts sans issues et des montagnes éternellement couvertes de neige, n'effraya point Gonzalez-Pizarro qui, à cette époque, venait d'obtenir le gouvernement de Quito. En conséquence, il partit dans le cours de l'année 1540 avec une armée de trois cent cinquante Espagnols, dont la moitié environ composait la cavalerie, et environ quatre mille Indiens. Sa route dans les montagnes fut retardée par des obstacles encore plus redoutables qu'il ne les avait prévus. Tandis que les Espagnols traversaient le pays des Quixos, ils sentirent à plusieurs reprises les secousses d'un violent tremblement de terre. Le sol s'ouvrit en plusieurs endroits, et dévora plus de cinq cents habitants. Cette commotion générale se communiqua à l'atmosphère. Le tonnerre et les éclairs se succédaient sans relâche ; la pluie tombait en torrents si pressés, qu'elle inonda promptement toutes les vallées, de façon à ne plus laisser de communication entre les Espagnols et le pays cultivé, les réduisant ainsi tout-à-coup à une disette absolue. Plus loin, ils furent obligés de franchir une des chaînes les plus élevées des Andes, et sur ces hauteurs presque inaccessibles le froid était tellement rigoureux qu'il fit périr un grand nombre des auxiliaires indiens. Enfin Gonzalez arriva dans la province de Zumaco, où il trouva le cannellier semé avec la plus grande abondance. Les bois de tout le pays en étaient remplis ; mais, en outre, les Indiens le cultivaient avec le plus grand soin dans leurs plantations, et les arbres ainsi soignés à part produisaient une cannelle infiniment meilleure que celle des arbres sauvages. Les habitants de Zumaco faisaient de cette plante un commerce avantageux, l'échangeant contre des provisions et tous les objets dont ils pouvaient avoir besoin (1).

De Zumaco, Gonzalez s'avança pour explorer le pays à l'est. Il suivit le cours d'un fleuve jusqu'à ce qu'il fût parvenu à un endroit où le courant tout entier se précipitait d'une hauteur de six cents pieds. Le bruit de la cataracte s'entendait dis-

(1) Zarate, *Hist. del Peru.* L'écorce d'hiver (*winter's bark*) et la cannelle blanche d'Amérique diffèrent à beaucoup d'égards de la vraie cannelle de Ceylan et de Cochinchine. L'espèce de laurier qui produit cette dernière fut introduit vers la fin du dernier siècle dans l'île de Saint-Domingue et dans la Guyane française, où elle est maintenant cultivée avec très-peu d'avantage pour le commerce.

tinctement à six lieues. Les Espagnols firent cinquante lieues sur les bords de cette rivière sans trouver un endroit où il fût possible de la traverser. Enfin ils arrivèrent à un lieu où les rochers, s'élevant à une grande hauteur au-dessus du lit de la rivière, se rapprochaient tellement par leur sommet qu'ils offraient la facilité d'y construire un pont temporaire en y jetant des troncs d'arbres d'un côté à l'autre. Après avoir passé la rivière, les Espagnols eurent à traverser un pays plat entrecoupé d'étangs et de marais : dans certains endroits il était semé de bocages si épais, qu'ils trouvèrent fort difficile de s'y frayer un chemin. Les fruits sauvages étaient devenus leur unique ressource. Gonzalez jugea nécessaire de construire une barque afin d'aller à la provision le long du fleuve, ainsi que pour servir au transport des bagages et des malades. Chacun, sans égard pour son rang, fut contraint d'y travailler. On employa les chemises que les Espagnols avaient usées pour en calfater les joints, et les gommes fournies par certains arbres qu'on rencontrait dans les forêts servirent de poix et de goudron. Comptant sur les avantages qu'on pouvait tirer de ce navire, Gonzalez continua sa marche en dépit de toutes les difficultés qui semblaient en arrêter les progrès ; il pénétra ainsi à plus de deux cents lieues, suivant toujours le cours de la rivière jusqu'à ce que, faute de trouver des ressources suffisantes dans les racines et dans les baies qui jusqu'alors avaient nourri ses gens, il se vit contraint à chercher quelque expédient audacieux pour sauver son armée sur le point de périr par la faim. En conséquence, Gonzalez enjoignit ordre à Francisco de Orellana, l'un de ses principaux capitaines, de descendre en hâte la rivière à la recherche des provisions, et, lorsqu'il aurait chargé la barque d'une assez grande quantité de subsistances, de revenir et de laisser tout son chargement à un endroit où, suivant les informations fournies par les Indiens, deux grands fleuves devaient se rejoindre.

En conséquence, Orellana partit et trouva exacts les renseignements relatifs à la réunion des deux fleuves. Le courant qu'il avait descendu était un des tributaires du grand fleuve Maragnon, peut-être le Napo, qui, au point où Orellana était parvenu, s'unit au courant principal, lequel s'appelle ensuite rivière des Amazones. Mais durant son voyage

il ne rencontra ni village populeux ni champ cultivé : on ne voyait aux alentours que des plaines inondées ou la sombre solitude de forêts impénétrables. La curiosité et l'ambition des découvertes poussèrent Orellana à descendre le fleuve majestueux sur lequel il était embarqué, au mépris des ordres que lui avait donnés Pizarro. Peut-être, d'ailleurs, était-il poussé à cette démarche par le sentiment de la nécessité. Son équipage épuisé ne pouvait en aucune façon lutter contre le courant pour revenir auprès du gros de l'expédition ; et, dût-il y réussir, à quoi cela eut-il servi, puisqu'il ne rapportait pas de provisions? En revenant auprès de Pizarro il n'ôtait rien à sa détresse, et risquait de partager la destruction dont ce dernier était menacé; au contraire, s'il continuait à descendre la rivière, le détachement qu'il commandait échapperait peut-être à ce désastre, et l'on pouvait arriver à des découvertes par lesquelles se trouveraient compensés, à certains égards, les malheurs de l'expédition. Le dernier jour de l'année 1540, les Espagnols qu'il commandait, ayant mangé leurs souliers et quelques selles bouillies avec des herbes sauvages, commencèrent leur voyage aventureux, et s'abandonnèrent au fleuve qui devait les porter ils ne savaient où. Les récits fort imparfaits qui nous sont restés du voyage d'Orellana sont remplis de contes déraisonnables et d'exagérations fantastiques, assez en rapport avec l'audace de cette entreprise et les croyances du siècle où elle eut lieu. Plusieurs de ses compagnons trouvèrent la mort dans les combats qu'il eut à soutenir contre les tribus guerrières qu'il rencontra sur sa route. Malgré d'incroyables souffrances supportées avec une résignation courageuse et des difficultés qu'une persévérance égale à ses talents pouvait seule surmonter, il parvint à la mer dans le cours du mois d'août 1541, après avoir navigué sur le fleuve plus de mille lieues durant, et il réussit à mener sa frêle embarcation jusqu'à la colonie de Cubagua. Il y acheta un navire, et revint en Espagne, où il raconta ses aventures, relevées par tout ce que l'espérance et l'imagination pouvaient y ajouter. Le premier, il propagea la fable d'un Eldorado, pays d'une richesse fabuleuse où le dôme des temples était revêtu d'or. Il raconta aussi l'existence de certaines nations composées de femmes guerrières

habitant sur les bords du fleuve exploré par lui, et auquel, à raison de cette circonstance, il donna le nom de rivière des Amazones. Certains l'ont appelée l'Orellana par hommage à l'aventurier illustre qui la parcourut le premier dans toute son étendue; mais le nom de Maragnon ou Maranham (probablement donné par les indigènes) est de date plus ancienne et fut sans doute révélé à l'Europe par Yanez Pinzon. Orellana obtint du gouvernement espagnol une vaste concession dans le pays fertile qu'il avait découvert, et revint en 1549 avec un nombre considérable de compagnons pour y fonder un établissement; mais il succomba bientôt après, victime des maladies qu'enfante un climat à la fois humide et brûlant; la colonie au berceau se dispersa immédiatement après la mort de son chef.

Lorsque Gonzalez Pizarro, arrivant au confluent du Napo et du Maragnon, n'y trouva aucune trace d'Orellana qu'il s'attendait à y rencontrer avec des provisions abondantes, il fut un instant comme écrasé par le désespoir. Il n'avait jamais suspecté la fidélité de cet officier; et, en se voyant abandonné par lui, ses yeux s'ouvrirent tout-à-coup aux horreurs de sa situation. Il était à quatre cents lieues de Quito, dont il était séparé par des forêts désertes dans lesquelles il n'avait à espérer ni abri ni subsistance. Les difficultés que ses soldats avaient déjà surmontées s'augmentaient dans une proportion considérable aux yeux d'hommes découragés et affaiblis par une longue suite de souffrances et de privations. Néanmoins il n'y avait d'autre alternative qu'un prompt retour. Ses compagnons étaient réduits aux plus épouvantables extrémités. Après leurs chevaux et leurs chiens, ils s'étaient mis à manger les selles, leurs fourreaux d'épées, les racines les plus grossières et jusqu'aux reptiles qu'ils pouvaient atteindre. Avec d'incroyables souffrances il regagna le Pérou, d'où il avait été absent près de deux années, ramenant quatre-vingts Espagnols environ, seul débris des trois cents cinquante hommes qui étaient partis en même temps que lui. On dit que plus de quatre mille Indiens périrent dans cette déplorable expédition.

Durant l'absence de Gonzalez Pizarro, une importante révolution avait eu lieu. Ceux qu'avait mécontentés la con-

duite arbitraire du gouverneur Francisco Pizarro, et au nombre desquels se trouvaient tous les partisans d'Almagro, s'étaient réunis autour du fils de cet infortuné général, devenu ainsi le centre d'une résistance commune. Le jeune Almagro joignait aux avantages d'une éducation relevée cette disposition généreuse et cette franchise de manières qui avaient fait de son père l'idole des soldats. Sa faction augmenta rapidement sans que le gouverneur, se fiant à la terreur que son nom inspirait, voulût prendre ses précautions, bien qu'averti du danger. Enfin, le 26 juin 1541, une bande de conspirateurs conduite par Juan de Herrada, officier distingué, sortit en armes de la maison d'Almagro et se fraya un chemin jusqu'au palais du gouverneur; Pizarro se défendit bravement contre ses nombreux aggresseurs, mais il fut enfin renversé, et, blessé à la gorge d'un coup d'épée, il mourut immédiatement. Aucun enfant légitime ne lui survécut qui pût hériter de son titre et de ses biens. A la mort de ses frères, qui eut lieu quelques années plus tard, sa famille s'éteignit complètement.

CHAPITRE VII.

CONQUÊTES DES ESPAGNOLS.

Le Brésil est négligé par les Portugais. — Diégo Alvarez fait naufrage sur les côtes de ce pays; il est épargné par les sauvages et devient un de leurs caciques. — Il visite l'Europe et retourne au Brésil. — Fondation de la colonie de Janeiro. — Sébastian Cabot explore la rivière La Plata. — Il remonte le Parana. — Pedro de Mendoza fonde la ville de Buénos-Ayres. — Ayolas remonte le fleuve du Paraguay et arrive par les montagnes au Pérou. — Yrala complète sa découverte. — Narvaez entreprend la conquête de la Floride. — Il pénètre jusqu'à Apalachen. — Sa retraite désastreuse. Aventures de son trésorier Alvaro Nunez. — Les sauvages révoltés par le cannibalisme des Espagnols. — Alvaro entreprend le commerce et la médecine chez les Indiens. — Il voyage de la Floride à Mexico. — La Floride est accordée à Hernando de Soto. — Sa déplorable destinée. — Alvaro Nunez est fait gouverneur de La Plata. — Son voyage de la côte au Parana. — Fin misérable de son commandement. — Voyage de Marcos de Nizza jusqu'à Civola. — Expédition d'Alarchon et de Coronado à la recherche des Sept Villes. — Leur désappointement. — Prétendue invention d'un bateau à vapeur par Garay. — Déclin rapide de toute énergie politique dans les colonies espagnoles.

Par la conquête du Mexique et du Pérou les Espagnols étaient devenus maîtres de vastes territoires sur lesquels existait déjà un certain degré d'organisation sociale, et où, par

conséquent, des relations plus ou moins intimes se trouvaient établies entre les différentes provinces. L'acquisition de pays jouissant des avantages de la communication intérieure accrut l'activité des conquérants aussi bien que leur pouvoir. L'éloignement du centre de l'autorité, non moins que l'excitation enthousiaste produite par l'accomplissement d'entreprises romanesques, affaiblit d'ordinaire les liens de l'obéissance; aussi les premiers aventuriers en Amérique, çà et là répandus sur d'immenses régions où les merveilleuses magnificences de la nature agissaient avec force sur leur imagination, oublièrent souvent qu'ils étaient encore sujets de l'Espagne, et s'y livrèrent aux plans les plus étranges et les plus audacieux de conquêtes indépendantes. Ce ne fut pas seulement au Pérou et au Mexique que se fit remarquer cet esprit de liberté sans frein; il se répandit avec une égale force dans les diverses parties du Nouveau-Monde, et, s'il eût existé d'autres empires aussi riches et aussi populeux, les héros n'eussent pas manqué pour les soumettre. L'énergie avec laquelle quelques milliers d'Européens se répandirent en conquérants sur le continent américain peu d'années après sa découverte doit compter parmi les phénomènes les plus extraordinaires dans l'histoire de l'humanité. Mais à quoi servirait de raconter tous les détails des différentes expéditions équipées pour coloniser et étudier cette fertile partie du globe? Le lecteur serait bientôt lassé par la répétition des mêmes événements, de victoires faciles remportées sur les Indiens, et de cruautés sans raison commises par les Espagnols. Il suffira pour l'objet de cet ouvrage de donner brièvement quelques détails sur les hommes qui firent le mieux connaître à l'Europe l'étendue complète du Nouveau-Monde.

Les Portugais, quoiqu'ils fissent valoir avec zèle leur droit à la souveraineté du Brésil, négligèrent néanmoins d'occuper ce pays bien des années après qu'il leur eut été cédé. Leurs possessions orientales attiraient avec beaucoup plus de succès leurs efforts nationaux et leurs entreprises privées. Des vaisseaux de toutes nations se rendaient indistinctement sur les rives du Brésil pour y couper des bois de teinture; et nonobstant un accident rempli d'intérêt qui attira un moment l'attention vers ce pays, il sembla destiné à demeurer

un terrain neutre où tous les marchands européens se donnaient rendez-vous à titre égal. Un aventurier portugais nommé Diégo Alvarez, et natif de Viana, étant allé chercher une cargaison de bois de teinture sur les côtes du Brésil, vint à faire naufrage sur les bas-fonds situés au nord de la barre de Bahia. Quelques hommes de l'équipage furent noyés, les autres furent pris et dévorés par les naturels. Diégo, sachant que pour éviter le même sort il n'avait d'autre chance que de convaincre les sauvages de son utilité, s'employa de son mieux à sauver les débris du naufrage; et il sut à tel point s'attirer leur bienveillance que sa vie fut épargnée par eux. Parmi les objets qu'il eut le bonheur de ramener au rivage se trouvaient quelques barils de poudre et un mousquet. Peu de jours après il tua un oiseau en présence de quelques-uns des naturels qui, en conséquence, l'appelèrent *Caramuru* ou l'homme de feu. Sa réputation s'établit alors parmi les sauvages, et, comme il promettait de faire la guerre à leurs ennemis, ils marchèrent sous ses ordres contre la nation des Tapuyas. Mais la renommée de Caramuru avait pris les devants : les Tapuyas prirent la fuite, abandonnant leur pays aux alliés du marin naufragé. Une fois adopté par la tribu indienne, il y obtint bientôt le rang auquel ses talents lui donnaient des droits; et, d'esclave, il devint souverain. Il épousa les filles de plusieurs chefs qui se montrèrent glorieux de son alliance, et les principales familles de Bahia font encore aujourd'hui remonter leur origine à cet heureux aventurier. Après un séjour de plusieurs années, il s'embarqua sur un navire français avec Paraguazu, celle de ses femmes indiennes qu'il aimait le mieux. Les autres furent si affligées à la pensée de le perdre qu'elles essayèrent de nager après le navire qui allait l'emporter loin d'elles; l'une de ces malheureuses persista dans cet effort insensé, jusqu'à ce que, complètement épuisée, elle disparut à ses yeux sous les flots. Quand Diégo fut de retour en France et que l'on y connut ses singulières aventures, il fut très-favorablement reçu à la cour; mais on ne lui permit pas de se rendre en Portugal, ainsi qu'il en avait le projet. Il trouva cependant moyen de faire passer à son souverain, concernant le pays qu'il avait visité, tous les renseignements utiles à la formation d'une

colonie. Bien qu'elle désirât profiter exclusivement de son expérience, la cour de France ne s'opposa pas à ce qu'il retournât au Brésil. En conséquence, il partit pour ce pays, emportant avec lui, entre autres choses, quelques pièces d'artillerie et des munitions assez considérables sans doute pour assurer son ascendant sur les tribus indigènes. En échange des cargaisons de ses deux navires, il parvint à les fréter avec les productions du pays.

Nonobstant les heureux présages que les aventures de Diégo devaient faire naître, le gouvernement portugais ne fit aucune attention à ses possessions d'Amérique jusques en 1531, époque à laquelle la première colonie brésilienne fut fondée par Martim Alfonso de Sousa. Il ne rencontra pas d'opposition de la part des naturels, que parvint à lui concilier un matelot portugais naufragé quelque temps auparavant sur cette côte. Sousa bâtit la ville de Janeiro, ainsi appelée parce qu'il arriva le 1er janvier sur l'emplacement qu'elle occupe aujourd'hui; il introduisit aussi la canne à sucre dans sa colonie, et le prompt succès qu'elle y obtint fit bien augurer de l'avenir de cette culture importante.

Les Espagnols, dont la manie aventurière était enfermée dans les limites du Nouveau-Monde, mettaient beaucoup plus de zèle à coloniser les états dont ils prétendaient la souveraineté. La cruelle destinée de Solis empêcha pendant quelque temps qu'on songeât à former un établissement sur le grand fleuve auquel il avait donné son nom. Vers l'année 1526 seulement, ce projet fut agité de nouveau. Cette année même, Diégo Garcia fut envoyé avec un seul bâtiment à la rivière de Solis; mais, comme il s'attarda aux îles Canaries qui se trouvaient sur sa route, il se laissa devancer dans ses découvertes par Sébastian Cabot. Ce célèbre navigateur était parti d'Espagne quelques mois plus tard que Garcia, avec quatre navires et des instructions qui lui enjoignaient d'arriver aux Indes orientales par le détroit de Magellan. En touchant à l'embouchure du fleuve où Solis avait perdu la vie, il y trouva deux Espagnols qui avaient déserté le drapeau de ce commandant, et quinze autres maraudeurs laissés en arrière par les expéditions postérieures. Tous ces hommes s'accordaient à représenter le pays situé vers le haut de la

rivière comme singulièrement riche en métaux précieux ; et ils persuadèrent aisément à Cabot d'avancer dans cette direction. Laissant ses grands vaisseaux à l'ancre dans cette portion de la rivière où Buénos-Ayres fut ensuite bâtie, Cabot la remonta dans de petites barques construites à cet effet. Il suivit le cours de la rivière Parana jusqu'aux chutes qui se trouvent par le 27° 27' 20" de latitude ; il y passa un mois avec les Indiens Guaranis, et s'en revint ensuite après une absence d'un an. Il n'avait pas fait plus de trente lieues en descendant le Paraguay, lorsqu'il rencontra Garcia, qui réclamait sur ces pays un droit sans partage, l'expédition de Cabot ayant bien évidemment reçu pour mission d'aller aux Indes orientales.

Cependant les deux capitaines rivaux convinrent enfin de continuer ensemble leurs découvertes. Sur ces entrefaites, Cabot avait trouvé moyen de faire parvenir à l'empereur un récit de son voyage ; et ayant obtenu chez les sauvages de l'intérieur, en échange de quelques couvertures, des ornements d'or et d'argent, il prit avantage de cette circonstance futile pour représenter le pays comme abondant en métaux précieux ; aussi, faisant allusion à cette prétendue richesse, il donna au fleuve le nom de La Plata, nom qu'il conserve encore, quoiqu'il soit bien connu maintenant que le pays environnant ne renferme aucune sorte de productions métalliques. Le roi d'Espagne se montra satisfait de la conduite de Cabot, lui ordonna de continuer ses conquêtes, et même lui promit assistance. Les richesses récemment trouvées à Mexico faisaient craindre à la cour de décourager l'ardeur des chercheurs d'aventures. Et, comme le trésor royal se trouvait à cette époque dans un état d'épuisement, la mission de conquérir et de gouverner le riche pays de la Plata fut accordée sans difficulté à Pedro de Mendoza, gentilhomme opulent, qui entreprit à ses frais tous les préparatifs nécessaires ; en conséquence, Sébastian Cabot revint en Espagne dans le cours de l'année 1530.

Mendoza s'embarqua pour son gouvernement avec quatorze navires et une armée de deux mille cinq cents hommes. Bientôt après son arrivée dans la rivière de la Plata (1535), il fonda la ville de Buénos-Ayres. Juan de Ayolas fut envoyé à

la même époque pour choisir plus haut, sur le même fleuve, une position favorable à un établissement. Il remonta le Paraguay durant près de mille milles, jusqu'à ce qu'il se trouvât environ vers le vingt-unième degré de latitude; alors, laissant ses vaisseaux sous les ordres de Domingo Martinez de Yrala, qui reçut l'ordre d'attendre son retour pendant six mois, il se dirigea vers l'ouest, avec environ deux cents Espagnols, dans l'es-poir de parvenir à pénétrer jusqu'au Pérou. Il y réussit; traversant le pays des Chacas et des Chiquitas, il arriva en 1537 sur les frontières du Pérou, et, après avoir reçu quelques secours du gouverneur de cette province, il reprit sa route vers le Paraguay. Mais les six mois étaient expirés, et Yrala était parti. Ayolas, laissé à ses propres ressources, indisposa contre lui les nations indiennes, et, surpris par les Mbayas, il fut massacré avec tous ses compagnons. Douze ans plus tard Yrala tenta une seconde fois d'accomplir, en dépit de toutes ces difficultés, le même voyage. Remontant le Paraguay jusqu'au dix-septième degré de latitude, il arriva par les montagnes à la rivière Guapay, et, après avoir enduré des fatigues incroyables, il réussit à établir une communication entre le Pérou et le gouvernement de la Plata, qui en dépendait.

Diverses circonstances concoururent pour diriger vers le continent de l'Amérique du sud les plus nombreuses migrations d'aventuriers espagnols. Fort peu d'entre eux essayèrent de remonter au nord, et les souffrances qu'ils y subirent détournèrent les autres d'y suivre leurs traces. Narvaez, ce même officier que Velasquez avait envoyé pour déposséder Cortez de son autorité dans la Nouvelle-Espagne, et qui, ainsi que nous l'avons dit plus haut, avait été fait prisonnier par ce chef audacieux, désirait faire oublier, à l'aide de quelque exploit signalé, sa défaite en cette occasion. Il parvint à obtenir le titre d'Adelantado, et une commission qui lui enjoignait de soumettre à la couronne d'Espagne les vastes provinces qui s'étendent depuis le cap das Palmas jusqu'au cap Florida; ayant rassemblé environ six cents hommes, il partit de San-Lucar au mois de juin 1527. Le trésorier de l'expédition était Alvaro Nunez, surnommé Tête de Vache (*Cabeza de vaca*), dont les singulières aventures donnent un vif intérêt au compte-rendu de l'expédition qu'il a écrit par la

suite. Pendant qu'il attendait à Cuba pour y prendre des provisions fraîches, Narvaez et ses compagnons y furent exposés aux effets terribles d'un tourbillon, tel qu'on en voit rarement de semblables dans les autres parties du monde. Les maisons étaient renversées les unes sur les autres, et, lorsque les habitants effrayés allaient demander un asile aux forêts, leur terreur s'accrut encore en voyant les plus gros arbres arrachés du sol et dispersés de tous côtés par la violence du vent. La flotte souffrit tellement de cette tempête qu'on jugea nécessaire de suspendre toutes les opérations pendant l'hiver.

Au mois de février 1528, elle mit à la mer, et, après avoir supporté beaucoup de gros temps, arriva sur les côtes de la Floride. On prit possession du pays avec les solennités ordinaires, et sans y rien trouver qui flattât la cupidité des Espagnols. Interrogés sur quelques ornements d'or que l'on apercevait parmi leurs vêtements, les naturels s'accordèrent tous à désigner Apalachen, pays fort éloigné dans l'intérieur, comme le lieu d'où leur venaient ces parures. Narvaez, qui n'avait aucune connaissance positive du pays ou des mers adjacentes, prit volontiers pour guides les inspirations de ses espérances chimériques; et, ne sachant ce qu'il était prudent d'entreprendre, il résolut de s'avancer à tout hasard dans l'intérieur, afin d'envahir Apalachen. L'intelligent Alvaro lui remontra fortement le danger de commencer un voyage difficile sans guide, sans provisions, et avant de s'être assuré un port pour y conduire sa flotte. Mais une allusion outrageante à son excessive prudence lui ferma bientôt la bouche, et il déclara qu'il suivrait ses compatriotes dans tous les périls qu'il leur plairait de courir.

Le 1er mai 1528, les Espagnols commencèrent leur marche dans l'intérieur du pays. Ils n'avaient guère de provisions que pour un jour. Lorsqu'elles furent épuisées ils durent apaiser leur faim avec des racines et des fruits de palmier sauvage. Pendant quinze jours ils voyagèrent sans rencontrer une seule habitation. Au bout de ce temps, ils arrivèrent dans un village indien où ils trouvèrent des guides disposés à les conduire à Apalachen. Le pays qu'ils durent traverser était sauvage et inégal, montagneux quelquefois, mais plus

souvent couvert de marais profonds que rendaient impraticables des troncs d'arbres renversés de toutes parts et couchés dans une fange épaisse. Enfin, le 26 juin, les Espagnols, fatigués, arrivèrent en vue d'un village indien qu'on leur dit être Apalachen. Ils n'eurent aucune difficulté à se rendre maîtres de la place ; mais à peine y étaient-ils demeurés quelques jours qu'ils s'aperçurent de l'inanité de leurs plans. Dans Apalachen même ils n'avaient rien trouvé. Les Indiens, exaspérés et embusqués dans les bois, surveillaient tous leurs mouvements. L'état du pays rendait inutile, sinon impossible, d'avancer plus loin ; en donnant le signal de la retraite on s'exposait aux pires conséquences de la guerre avec les Indiens ; mais ce dernier parti était inévitable, et les Espagnols, abandonnant les prétendus trésors d'Apalachen, se dirigèrent vers la côte dans le pays d'Ante, appelé à présent la baie de Saint-Marc. Des misères inouïes les y attendaient. Le tiers d'entre eux tomba sous les flèches indiennes,. et, parmi ceux qui survécurent, le plus grand nombre, épuisé par les fatigues et les privations, était en proie aux plus désastreuses maladies.

Lorsque les Espagnols, dans cette triste situation, arrivèrent au bord de la mer, il leur devint évident qu'en essayant de suivre la côte jusqu'au point où ils retrouveraient leurs navires ils se condamnaient, suivant toutes les probabilités, à une destruction complète. Il ne leur restait donc d'autre alternative que de construire des embarcations et de braver les dangers de la mer ; leurs chemises cousues ensemble furent façonnées en voiles, et leurs cordages se tiraient de l'écorce fibreuse des palmiers. Tous les trois jours on tuait un cheval, et sa chair était distribuée par menues portions aux ouvriers et aux malades. Ils travaillaient du reste avec tant d'ardeur qu'en six semaines environ ils eurent terminé cinq barques, dont chacune pouvait tenir de quarante à cinquante hommes. Ils se mirent en mer dans ces petites embarcations, où ils étaient tellement entassés que le platbord en était à quelques pouces seulement au-dessus de l'eau ; le désespoir leur faisait tout risquer. Pendant quelques semaines, ils endurèrent toutes les rigueurs du besoin et de l'inquiétude. Dans un des villages indiens de la côte ils

reçurent quelque assistance peu importante; mais, s'étant pris de querelle avec les naturels, ils furent contraints de se rembarquer à la hâte. En ces circonstances désespérées, Narvaez résigna l'autorité dont il n'avait pas su se servir pour le bien général. Comme sa barque était la mieux équipée, il prit les devants, laissant ses compagnons se tirer d'affaire comme ils l'entendraient. Après plusieurs jours de souffrances extrêmes, la chaloupe commandée par Alvaro parvint à une petite île sur le rivage de laquelle son équipage épuisé eut à peine la force de descendre en s'aidant des pieds et des mains. Les Indiens prirent pitié de la condition misérable où ils les voyaient, et leur fournirent en abondance des fruits, du poisson, et une partie des provisions que l'île renfermait. Après les avoir mises à bord, Alvaro se préparait à continuer son voyage, mais, au moment où les Espagnols s'embarquaient, une lame fit chavirer leur chaloupe, qui coula bas avec tous leurs vêtements : trois hommes se trouvèrent noyés à la suite de cet accident, et les autres restèrent nus sur la grève. Il ne restait à ceux-ci d'autre ressource que la compassion des sauvages, qui partageaient généreusement avec eux les faibles moyens d'existence qui leur étaient départis. Mais quelques-uns des Espagnols qui avaient assisté dans le Mexique aux sacrifices religieux des prisonniers ressentirent pendant long-temps plus d'horreur que de reconnaissance pour les soins qu'ils se voyaient prodiguer par les indigènes, supposant qu'une fois rendus à la santé ceux-ci ne manqueraient pas de les dévorer. La générosité des sauvages était plus grande que leurs moyens de l'exercer : aux approches de l'hiver ils commencèrent à ressentir les angoisses de la famine, et les Espagnols, dont la présence pouvait en être regardée comme la cause principale, furent assez naturellement les premiers à en souffrir. Quelques autres des compagnons de Narvaez, jetés sur la même côte, avaient été poussés à une telle extrémité qu'ils s'étaient dévorés les uns les autres; les actes de cette nature révoltaient les Indiens, qui désormais n'eurent plus aucune bienveillance pour les Espagnols. Alvaro et ses compagnons furent en conséquence traités comme esclaves et avec une grande sévérité; les Indiens leur attribuant, ainsi qu'à leurs détestables habitudes

de cannibalisme, la disette et les malheurs de toute sorte qui avaient frappé l'île depuis leur arrivée.

Alvaro parvint enfin à s'enfuir sur le continent, où il réussit à établir un commerce assez bizarre; il portait dans l'intérieur des coquillages et d'autres productions marines, en échange desquels il rapportait l'ocre rouge avec laquelle les sauvages peignent leur corps; des peaux destinées à faire des courroies; des roseaux et des caillous aigus servant à la confection des flèches. Comme négociant, Alvaro acquit une position assez importante au sein de toutes ces tribus sauvages qui, au milieu de leurs hostilités perpétuelles, sentaient le besoin d'une main neutre par l'entremise de laquelle pût s'opérer le peu de commerce qu'elles maintiennent les unes avec les autres. Après avoir passé plusieurs années dans cette position, Alvaro s'ennuya d'un exil qui menaçait d'être sans terme, et résolut de braver tous les périls pour essayer de retourner dans son pays natal. Sa seule chance de salut était d'arriver par terre jusqu'à Mexico; deux de ses compagnons, Andrea Dorante et Alonzo de Castiglio, s'associèrent à ses projets audacieux, et résolurent de se risquer avec lui dans un pays jusqu'alors inexploré, peuplé de nations sauvages, et dont les bornes ne leur étaient point connues. Ces trois fugitifs eurent beaucoup à souffrir dès le début de leur voyage. La première peuplade qu'ils rencontrèrent était la plus barbare de toutes celles qu'ils avaient vues jusque là; les malheureux Espagnols furent réduits en esclavage, et forcés à vivre de vers, de reptiles dégoûtants, d'os de poisson et même de bois. Les sauvages au pouvoir desquels ils étaient tombés étaient dans cette condition abjecte où les affections du sang ne l'emportent pas sur les soucis que cause l'éducation d'une famille; aussi était-il dans leurs coutumes d'abandonner tous les enfants du sexe féminin. L'été venu, lorsque les bois commencèrent à se couvrir de fruits, Alvaro et ses compagnons parvinrent à s'échapper durant les fêtes par lesquelles les sauvages célèbrent cette saison d'abondance éphémère. La nation indienne chez laquelle il arriva ensuite lui fit un accueil beaucoup meilleur, et le respect que lui avait valu sa qualité d'étranger fut considérablement accru par l'étalage qu'il fit de ses talents

médicaux; il avait appris en effet sur la côte que de pareilles prétentions favorisaient singulièrement les relations commerciales. En soufflant sur ses malades, ou en murmurant certaines paroles mystérieuses suivant la nature de leurs souffrances, il accomplit une foule de cures surprenantes, et même, à ce qu'il raconte, parvint une fois à ressusciter un mort : cette assertion un peu hasardée n'ébranlera point notre confiance dans la véracité ordinaire d'Alvaro Nunez, si nous réfléchissons à la facilité avec laquelle, parmi les ignorants, s'accomplissent les miracles, et à cette disposition crédule qui nous permet de nous persuader à nous-mêmes les plus absurdes événéments s'ils ont pour effet de nous grandir à nos propres yeux. Les trois Espagnols, maintenant révérés comme Fils du Soleil, furent escortés dans leur voyage à l'ouest par une troupe de leurs admirateurs qui proclamaient sur toute la route leurs vertus singulières et leur talent surhumain; cette impulsion une fois donnée à l'enthousiasme superstitieux des Indiens se propagea facilement de tribus en tribus. Alvaro, continuant sa route à l'ouest, traversa un grand fleuve (le Mississipi), et pénétra ensuite dans ces déserts qui séparent encore aujourd'hui le territoire du Mexique de celui des États-Unis. Comme il s'informait des chrétiens, on lui répondit qu'une nation mauvaise portant ce nom habitait au sud-ouest, et on l'avertit d'éviter toute relation avec ce peuple aussi perfide que cruel. Il lui fut impossible de méconnaître à certains égards la justesse de cette opinion, car, lorsqu'il approcha des frontières mexicaines, ce fut à grand'peine qu'il empêcha les Espagnols de réduire en esclavage les Indiens qui lui avaient servi de guides; lorsqu'il leur reprocha leur brutale conduite, il fut lui-même fait prisonnier, et eut à subir de la part de ses compatriotes des traitements encore plus cruels que ne lui en avaient infligé les peuplades sauvages au milieu desquelles il venait de voyager. Pourtant, lorsqu'il arriva dans l'intérieur du pays, où les mœurs des colons étaient moins violentes et moins licencieuses que sur les frontières, il fut traité avec une généreuse courtoisie et abondamment pourvu de tout ce qui lui manquait. L'année suivante il s'embarqua pour l'Europe, et arriva à Lisbonne au mois d'août 1537.

De retour en Espagne, Alvaro demanda une concession de territoire et un gouvernement dans la Floride. Suivant les principes que la cour affectait de suivre lorsqu'elle accordait de telles faveurs, il y avait des droits incontestables; mais il fut prévenu dans ses instances par un rival contre l'influence duquel il ne pouvait prévaloir. Hernando de Soto, l'un des capitaines les plus distingués de l'armée de Pizarro, était revenu en Espagne après la conquête du Pérou, avec une fortune immense et toute la réputation qu'un succès brillant ajoute à un talent incontestable. Au moyen des dépenses bien entendues qu'il avait faites à la cour, il avait acquis la faveur du monarque, qui avait appris par le mauvais état de ses finances à distinguer promptement le mérite d'un sujet opulent. Soto, qui n'avait eu qu'un rôle subalterne dans le Pérou, s'imagina qu'en un poste plus élevé il pourrait, avec le même bonheur, acquérir une gloire plus grande; il sollicita en conséquence et il obtint facilement le gouvernement de la Floride, son ambition l'aveuglant sur les leçons qu'il aurait dû tirer de l'échec subi par Narvaez. Ses richesses étaient si grandes et sa réputation si étendue, qu'il put équiper un armement de dix navires, à bord desquels montèrent neuf cents hommes pour la plupart déjà rompus au métier des armes.

Dans le courant de mai 1539, Soto débarqua sur la côte de la Floride, mais l'espoir qu'il avait eu de s'attirer la confiance des chefs indigènes fut complètement déçu. Ni ses bons traitements, ni sa patience, ni l'appareil de ses forces ne purent l'emporter sur la profonde aversion que leur inspirait le nom espagnol. Après avoir combattu plusieurs fois sans résultat, après s'être avancé fort avant dans l'intérieur au nord-ouest sans y trouver les quantités d'or et d'argent sur lesquels on avait compté, après avoir soumis plusieurs nations indiennes sans pouvoir fonder un seul établissement, Soto mourut dans la quatrième année de sa malheureuse entreprise. Long-temps épuisés par leurs inutiles fatigues, ses compagnons, à sa mort, perdirent tout courage; ils résolurent de se frayer un chemin jusqu'au bord de la mer, et, poursuivis par les Indiens, qu'enhardissait cette fuite, ils s'embarquèrent à la hâte pour Mexico. Ils y furent traités avec bonté; mais l'exaspération de leur désappointement les empêcha

long-temps de prendre rang parmi une population paisible et industrieuse.

Alvaro Nunez, dont les justes prétentions au gouvernement de la Floride avaient été si imprudemment négligées à la cour, fut désigné en 1540 pour succéder à Mendoza dans la province de Buénos-Ayres. Ayant perdu deux de ses navires sur la côte de Brésil, il résolut de continuer sa route par terre; mesure hardie, mais qu'une résidence de dix ans parmi les nations sauvages lui permettait plus qu'à tout autre de mener à bien. Remontant la rivière Ytabucu, située vis-à-vis l'île de Sainte-Catherine, il gagna une chaîne de montagnes désertes qu'il parvint à traverser, et en dix-neuf jours il arriva dans le fertile pays des Guaranis. Il acheta là des canots dans lesquels les malades et les hommes d'une santé délicate s'embarquèrent pour descendre le Parana; lui-même, avec le reste de sa troupe, continua de voyager par terre, et, après une marche de quatre mois, arriva sain et sauf dans sa capitale. Son autorité du reste n'y fut pas long-temps respectée. Le zèle qu'il mit à protéger les Indiens contre leurs oppresseurs blessa la susceptibilité des colons, qui se révoltèrent contre lui en 1544, et le renvoyèrent prisonnier en Espagne. On laissa s'écouler huit années avant qu'un tribunal se livrât à l'examen sérieux de ses plaintes et de celles qu'on articulait contre lui. Enfin ce procès se jugea, et Alvaro fut renvoyé de toute accusation; mais ses calomniateurs restèrent impunis; lui-même ne fut pas réintégré dans son commandement, et il ne reçut aucune indemnité pour les torts qu'il avait soufferts (1).

L'arrivée d'Alvaro Nunez sur la frontière nord-ouest du Mexique après qu'il eut accompli son voyage extraordinaire au milieu de tant de peuplades sauvages, et les renseignements qu'il donnait sur elles excitèrent dans la Nouvelle-Espagne une vive curiosité de reculer les bornes de la science géographique en ce qui concernait cette partie du territoire. En conséquence le vice-roi, don Antonio de Mendoza, envoya

(1) *Southey's history of Brazil*, vol. I, p. 153. Azara, dans son tableau du Paraguay, envisage moins favorablement le caractère d'Alvaro Nunez; il ajoute que le conseil des Indes, en examinant sa conduite, le traita plus sévèrement que ses ennemis, et le condamna à être déporté en Afrique. *Voyages dans l'Amérique méridionale*, v. II, pag. 366.

Marcos de Nizza, moine franciscain, pour explorer aussi loin que possible les pays situés au nord. En 1539, le moine revint avec des détails merveilleux sur l'existence d'un peuple tellement riche que les ustensiles destinés aux plus humbles usages y étaient en or ou en argent. Cevola, ou Cibola, une des cités principales, lui avait paru renfermer environ vingt mille maisons, la plupart bâties en pierre et s'élevant à plusieurs étages. Le religieux avait secrètement pris possession de ce riche pays en érigeant une petite croix sur laquelle était inscrit le nom du vice-roi de la Nouvelle-Espagne. Cette relation de de Nizza remplit tout le Mexique d'un espoir triomphant. Deux expéditions furent équipées : l'une, qui devait voyager par mer, était confiée aux soins de Fernando d'Alarchon; l'autre, placée sous les ordres de Vasquez de Coronado, devait envahir par terre les sept cités. En effet, de Nizza avait ressuscité la vieille légende des Sept Villes chrétiennes(1). Coronado et son armée endurèrent d'extrêmes souffrances en traversant d'âpres montagnes ou des déserts arides. La route était plus difficile et surtout beaucoup plus longue qu'ils n'avaient pu l'imaginer. Cette première expérience leur apprit à révoquer en doute la véracité du moine; néanmoins, quand ils arrivèrent à Civola, et qu'au lieu d'une grande cité remplie d'or et d'argent ils n'y trouvèrent qu'un gros village d'environ quatre cents maisons, sans aucuns vestiges de métaux précieux, leur rage et leur désappointement furent presque sans bornes. A la vérité les habitants étaient plus civilisés en cet endroit et le pays plus populeux qu'il n'était ordinaire de les trouver dans le Nouveau-Monde; et ces circonstances exagérées par les relations des peuplades indiennes avaient sans doute donné lieu aux fictions si singulièrement adoptées par la crédulité des Espagnols. Coronado ayant appris que Quivira, cité maritime, était la plus peuplée de cette portion de l'Amérique, fit, pour y parvenir, une route de trois cents lieues. En réalité il la trouva supérieure aux Sept Villes dont la renommée avait été répandue si au loin. La sobriété de la relation de Coronado, et les vestiges de civilisation ancienne que l'on a retrouvés dans ces provinces de

(1) Voir le volume I, p. 378.

l'Amérique semblent devoir le justifier de tout mensonge prémédité. Néanmoins, et bien que Quivira ait été longtemps le principal but des entreprises espagnoles, on n'a jamais retrouvé ni une ville ni un pays de ce nom. La race particulière de moutons (Coronado les appelait ainsi) qui constituait, selon lui, l'unique richesse de cette contrée, est encore à peu près inconnue aux naturalistes. L'expédition maritime, commandée par Alarchon, revint sans avoir effectué aucune découverte importante. La fabuleuse cité de Civola fut placée dans les anciennes cartes par le trente-septième degré de latitude du nord. Quivira était située à quatre degrés plus au nord, justement dans le pays où les historiens indigènes placent le berceau du peuple mexicain (1).

L'énergie extraordinaire déployée dans les colonies par les aventuriers espagnols, aux talents desquels était ouverte une large carrière, parait avoir communiqué une impulsion momentanée à la métropole, et avoir, en particulier, ramené l'attention sur les principes du commerce et les arts relatifs à la navigation. Dès l'année 1517, les religieux d'Hispaniola recommandèrent à la cour d'établir un commerce entièrement libre entre l'Espagne et les Indes occidentales. Ce sage conseil fut renouvelé avec instance en 1527. Cependant deux siècles et demi devaient s'écouler avant que ce gouvernement bigot et soupçonneux pût apprendre à renoncer, dans son propre intérêt, aux étroits priviléges du despotisme. Le tort fait par les artisons à la navigation dans les mers de l'Inde occidentale (Colomb en avait fait l'expérience lors de son quatrième voyage), enseigna bientôt la nécessité de revêtir le fond des navires d'une sorte de doublage métallique, et déjà, en 1514, les Espagnols employèrent le plomb à cet effet (2). Mais l'invention que leurs historiens réclament avec le plus d'ardeur pour les marins espagnols du seizième siècle est celle des bâtiments à vapeur. Cette prétention, de date encore récente, repose sur les explications suivantes étayées de documents que l'on a trouvés dans les archives royales de Simancas.

(1) Humboldt, Essai politique sur la Nouvelle-Espagne, t. II, p. 420.
(2) Navarete, t. I, p. 292 de la traduction française.

« En 1543, Blasco de Garay, capitaine de navire, offrit à l'empereur Charles-Quint de construire une machine capable de faire marcher les plus gros vaisseaux, même durant un calme, et sans l'aide des voiles ou de la rame. Malgré l'opposition que son projet rencontra, l'empereur consentit à être témoin des expériences qu'il voulait faire, et en conséquence elles eurent lieu dans le port de Barcelone, le 17 juin 1543. Garay ne voulait point expliquer sa machine et encore moins la livrer aux regards du public; mais il était évident qu'elle consistait en une chaudière d'eau bouillante, laquelle mettait en mouvement deux roues appliquées extérieurement de chaque côté du vaisseau. L'expérience fut faite sur la *Trinidad*, navire de deux cents tonneaux chargé de blé.

» Les personnes qui avaient été chargées par l'empereur d'examiner cette invention, l'approuvèrent généralement et louèrent en particulier la manière dont le vaisseau virait de bord. Néanmoins le trésorier Ravago, qui semblait hostile à Blasco de Garay, dit qu'un navire chargé de la machine proposée ne pouvait avancer qu'à raison de deux lieues toutes les trois heures; que l'appareil était cher et compliqué; qu'enfin on courait le grand danger de voir éclater la chaudière. Les autres commissaires de l'empereur soutinrent au contraire qu'un vaisseau équipé d'après le nouveau système marcherait à raison d'une lieue par heure, pour le moins, et mettrait, à courir des bordées, à peine la moitié du temps nécessaire à un vaisseau de l'ancien modèle. Lorsque les expériences furent terminées, Garay retira son appareil de la *Trinidad*. La charpente en fut déposée dans l'arsenal de Barcelone, le reste demeura dans ses mains. Nonobstant les objections de Ravago, l'empereur parut disposé à favoriser le projet de Garay; mais à cette époque son attention fut détournée vers d'autres objets. Néanmoins Garay fut avancé; on lui donna une somme d'argent en sus de celle que lui avaient coûté les épreuves faites à Barcelone, et enfin on lui conféra plusieurs autres faveurs (1) ».

Si l'on admet que cette invention de Garay était identique, du moins en principe, à nos machines à vapeur, on peut

(1) Navarete, t. I, p. 286.

néanmoins douter qu'il y ait obligation de faire figurer, dans l'histoire des inventions utiles, un germe de découverte aussitôt étouffé que produit, et voué à l'oubli avant même d'être connu. Les hommes habiles, qui de nos temps ont amené à sa perfection actuelle ce moteur merveilleux, ne doivent certes aucune part de leur renommée aux inventions antérieures d'un Espagnol dont ils n'avaient jamais entendu parler. La nation espagnole elle-même s'enorgueillirait à tort de la découverte de Garay ; en effet, plus nous admirons le génie de l'individu, plus nous avons à le plaindre d'être né sous l'empire d'un gouvernement aux vues étroites et despotiques qui, en le privant de la renommée à laquelle il avait droit, a enlevé à l'humanité le bénéfice de son invention.

Mais ce ne fut pas la seule fois que la politique jalouse du gouvernement espagnol étouffa l'ardeur populaire et arrêta les progrès de la civilisation. La hardiesse surprenante et l'activité déployée par les conquérants du Nouveau-Monde furent le partage de quelques aventuriers dégagés en grande partie du joug de l'autorité centrale. La cour d'Espagne lâcha les rênes aux entreprises individuelles, et, moyennant une part dans les profits, se fit la complice de toutes les violences et de tous les crimes qui en furent les suites ; mais, dès que cette espèce de déchaînement cessa pour les colons espagnols, on vit en même temps disparaître leur activité. Les mêmes causes qui, au seizième siècle, paralysèrent l'énergie de l'Espagne, étendirent leur funeste influence sur ses possessions dans l'ouest. Aussitôt que l'ordre et l'autorité furent rétablis aux colonies, elles tombèrent dans une sorte d'engourdissement relatif, et l'on ne saurait trop s'étonner en voyant succéder, au zèle heureux que les Espagnols avaient montré tout d'abord dans la poursuite des découvertes géographiques, l'indifférence avec laquelle ils semblèrent les considérer pendant les siècles suivants.

CHAPITRE VIII.

CONQUÊTES DES PORTUGAIS.

Politique du Portugal par rapport à ses conquêtes dans l'Inde. — Cabral y est envoyé avec une flotte. — Il découvre le Brésil. — Destinée de Bartholomé Diaz. — Succès et retour de Cabral. — Juan de Nava découvre les îles de l'Ascension et de Sainte-Hélène. — Second voyage de Gama.— Il découvre les Seychelles. — Vincent Sodrez visite la mer Rouge. — Expédition sous les ordres de Francisco de Albuquerque.— Les Portugais obtiennent de descendre en Chine. — Almeyda, le premier vice-roi. Ses succès et sa triste fin. — Victoires de Alfonso de Albuquerque. — Il prend Goa, Calicut, Malacca et Ormuz.— Sa mort. — Découverte des îles de Tristan d'Acunha, de Sumatra et de Madagascar. — Première visite à Ceylan. — Serrano découvre les Moluques. — Une colonie y est fondée par de Britto. — Commerce établi avec la Chine. — Mésaventure de l'ambassadeur Pereira.

Dans les chapitres précédents, nous avons vu par quel essor rapide les Espagnols avaient accompli la découverte et la conquête du Nouveau-Monde ; on n'eût pas plutôt démontré qu'un voyage d'un mois ou six semaines sur l'Atlantique pouvait conduire à des pays fertiles d'une étendue indéfinie, que toutes les difficultés de la navigation semblèrent s'évanouir l'une après l'autre ; on trouva une multitude d'individus disposés à risquer sur la mer leurs fortunes et leurs vies, bien qu'à cette époque l'imperfection de la science navale fût telle que la plupart de ceux qui s'engageaient dans des voyages de long cours étaient pour ainsi dire certains d'y périr. Le grand motif de toutes ces entreprises était, dans les premiers temps, la richesse renommée des Indes. Le désir ardent d'arriver au centre de tous les trésors que l'on croyait y exister égara jusqu'au jugement de Colomb lui-même, et lui déroba la véritable nature de ses propres découvertes ; cependant les Portugais avaient trouvé la passe si long-temps cherchée autour du cap de Bonne-Espérance, et ils poursuivirent ce premier succès avec une ardeur digne de ses résultats immenses. La cour de Lisbonne faisait depuis long-temps consister son orgueil à encourager des entreprises maritimes, et, lorsque l'objet de ses grands efforts se trouva finalement rempli, elle mit à faire valoir ses découvertes la même vigueur qui avait servi à les provoquer. C'est ainsi

qu'au lieu de suivre la politique adoptée par l'Espagne dans le Nouveau-Monde, et d'abandonner l'Inde, moyennant une somme de bénéfices futurs, à quelques individus besoigneux et désespérés, la couronne de Portugal voulut maintenir sa dignité et pourvoir à ses intérêts dans l'est au moyen d'armements nationaux.

Les dépenses qu'avait occasionnées l'équipement de l'expédition de Gama n'avaient pas manqué de soulever un assez vif mécontentement parmi le peuple; mais le succès combat si victorieusement la raison, et l'expérience l'emporte si bien aux yeux du vulgaire sur tous les arguments du monde, que les sentiments populaires furent complètement modifiés par l'issue de ce voyage; ceux-là même qui avaient le plus haut signalé le passage dans l'Inde comme une chimère insensée, comptaient maintenant parmi les plus fanatiques partisans de ses avantages à venir. Bientôt, après le retour de Vasco de Gama, des ordres furent donnés pour que l'on apprêtât un second armement plus imposant encore que le premier. La flotte destinée à cette nouvelle traversée dans l'Inde ne compta pas moins de treize navires montés par de nombreux équipages, et abondamment fournis de tout ce que l'expérience navale jugeait nécessaire à cette époque pour les expéditions de long cours. Le commandement de celle-ci fut confié à Pedro Alvarez Cabral, qui emmena avec lui un nombre assez considérable de moines franciscains chargés de convertir les nations orientales, et douze cents hommes de guerre pour repousser les hostilités dont il pourrait être l'objet. Cabral était accompagné d'officiers habiles, et paraît avoir eu la réputation d'un navigateur éminent. N'ignorant pas les difficultés et les retards que lui feraient sans doute éprouver, auprès de la côte d'Afrique, les vents et les courants contraires, il résolut de maintenir sa course assez loin à l'ouest de ce continent, jusqu'à ce qu'il fût arrivé sous une latitude voisine de celle du cap de Bonne-Espérance, et il persévéra dans cette route au sud-ouest, jusqu'à ce que par le dix-septième degré de latitude sud il découvrit une terre à laquelle il donna le nom de *Santa-Cruz*. Il en prit possession au nom de la couronne de Portugal : la croix qu'il éleva dans cette occasion est encore soigneusement conservée au Bré-

sil (1). Cette découverte lui parut d'une telle importance, qu'il envoya immédiatement un navire en Portugal afin de l'y annoncer; et, quoique Vincent Yanez Pinzon eût visité la même côte quelques mois auparavant, la cour d'Espagne en cette occasion ne fit pas valoir son droit de priorité; les prétentions des Portugais à la souveraineté du Brésil ne furent en aucune façon contestées. C'est ainsi que Cabral, avec une sagacité singulière, avait tout d'abord choisi la route qui est encore aujourd'hui reconnue la meilleure pour arriver dans l'Inde; son courage paraît d'autant plus admirable quand on le compare aux vaines terreurs qui, peu d'années encore auparavant, bornaient l'essor des marins portugais à de courts et pénibles voyages le long des rivages africains.

L'apparence de succès qui avait signalé le commencement de voyage de Cabral fut bientôt remplacé par les plus cruels revers. En se rendant du Brésil au cap de Bonne-Espérance, sa flotte eut à lutter contre les plus terribles orages. Des ouragans furieux et une mer déchaînée les assaillirent sans relâche pendant vingt jours consécutifs. Quatre navires sombrèrent sous le gros temps, et l'un d'eux était commandé par Bartholomé Diaz, l'intrépide marin qui le premier avait découvert le cap de Bonne-Espérance. Il ne lui fut pas donné de connaître dans toute son étendue le prix de la découverte à laquelle il avait contribué d'une manière si efficace, et il ne paraît pas que des distinctions égales à son mérite lui eussent été conférées par son souverain. Mais Camoens l'a noblement vengé de l'oubli d'une cour. Ce grand poète élève sa mort au niveau des événements les plus célèbres, en le représentant comme englouti dans les abîmes de l'Océan pour satisfaire la vengeance du sombre génie du Cap des Tempêtes, troublé par lui dans sa domination orageuse.

Cabral demeura quelque temps à Mozambique, pour y réparer les restes épars de sa flotte, et ensuite il cingla vers l'Inde. Son armement, quoique réduit à six navires, était encore assez fort pour inspirer quelque terreur. Aussi fut-il accueilli avec égards et respect par tous les princes indi-

(1) Lindley, *Narrative of a voyage to Brazil*, p. 232.

gènes. Le Zamorin de Calicut, qui maintenant ne pouvait plus méconnaître la puissance formidable des Portugais, désirait faire oublier l'accueil équivoque qu'il avait fait à de Gama, et dans ce but il offrit à Cabral un palais, dont les titres de propriété lui furent remis tracés en lettres d'or; il lui permit d'y placer les armes ou le drapeau de Portugal, d'y installer un facteur ou un consul destiné à représenter cette nation, et enfin d'y ouvrir des magasins pour l'achat des marchandises indigènes. Du reste, ces témoignages d'amitié ne durèrent pas long-temps. Correa, le facteur, et environ cinquante Portugais laissés avec lui, ayant voulu traiter les naturels plutôt avec l'orgueil de la conquête qu'en négocians paisibles, furent victimes d'un mouvement populaire provoqué par leur imprudente arrogance. Cabral fit ensuite voile vers Cochin, Ceylan et Cananore, recevant partout des assurances d'amitié de la part des faibles gouverneurs de ces villes. Après avoir frêté ses vaisseaux de riches cargaisons, il repartit pour le Portugal, emmenant avec lui des ambassadeurs envoyés par ces trois princes. Il doubla le Cap sans difficulté, et débarqua à Lisbonne au mois de juillet 1501. Bien qu'il eût découvert le Brésil, et en dépit de toute l'habileté courageuse qui avait marqué sa conduite dans l'Inde, il fut reçu, à cause des pertes considérables de l'expédition, avec la réserve qu'on témoigne à un succès douteux.

Quelques mois avant le retour de Cabral, le roi de Portugal avait envoyé à sa rencontre Juan de Nava avec une escadre de quatre vaisseaux. Cet amiral rencontra l'île de l'Ascension par le huitième degré de latitude sud. Il manqua la flotte de Cabral, mais il arriva sain et sauf dans l'Inde, où ses exploits ajoutèrent à la réputation guerrière qu'y avaient acquise les Portugais. Il battit une flotte nombreuse envoyée contre lui par le Zamorin de Calicut, prit de riches cargaisons à Cananore et à Cochin, et, à son retour en Portugal, découvrit l'île de Sainte-Hélène, dont il donna une description si favorable que les amiraux Portugais reçurent l'ordre d'y faire à l'avenir leur rafraîchissement.

Si les trois voyages qu'on avait déjà faits dans l'Inde n'avaient pas produit des bénéfices très-considérables, ils

avaient eu du moins pour effet de créer et d'entretenir de fort vastes espérances. Désormais on ne trouvait plus de difficulté pour rassembler les capitaux nécessaires à l'équipement des expéditions nouvelles; et le roi, persuadé de la nécessité d'envoyer des armements considérables là où l'on avait à prévoir des résistances acharnées, donna ordre de préparer vingt vaisseaux de haut bord. On obtint de Vasco de Gama qu'il quitterait sa retraite pour prendre le commandement de cette flotte. Dans le printemps de l'année 1502, il partit de Lisbonne, et arriva, sans accident, à Quiloa; il força le roi de cette ville à se reconnaître tributaire du Portugal, et à promettre le paiement annuel de 2,000 couronnes d'or. De Quiloa, il traversa l'Océan jusqu'à l'Inde et rencontra sur sa route un groupe d'îles, auxquelles il donna le nom d'Iles-de-l'Amiral (*Admiral's Isles*); elles font partie du groupe que l'on connaît mieux aujourd'hui sous le nom de Seychelles.

Lorsque l'amiral portugais parut dans la mer des Indes, à la tête de forces si augmentées, les souverains amis de Cananore et de Cochin se hâtèrent de le recevoir avec les plus chaleureuses félicitations. Les chrétiens de l'Inde, ou, comme on les appelle plus généralement, les chrétiens de Saint-Thomas, le supplièrent de laisser une escadre pour les protéger lorsqu'il retournerait en Europe. Il s'empressa de satisfaire à cet égard leurs désirs. Le Zamorin de Calicut équipait, sur ces entrefaites, une flotte destinée à attaquer les Portugais; mais de Gama remporta sur lui une victoire facile et complète. Deux navires furent capturés sur lesquels on trouva d'immenses richesses; car, sans parler des vaisselles d'or et d'argent montant à une valeur fort considérable, on recueillit à bord de l'un d'eux une idole en or massif, pesant plus de soixante livres. Les yeux en étaient formés par des émeraudes d'une grosseur remarquable, et, sur la poitrine, se trouvait incrusté un rubis d'un volume égal à celui d'une noisette. Vasco de Gama fréta ses navires avec les plus précieuses productions de l'Inde, et revint à Lisbonne sans aucun accident fâcheux. Il fut reçu, en débarquant, au milieu des transports d'une joie excessive; et le tribut du roi de Quiloa, contenu dans un bassin d'argent, fut solennellement porté devant lui.

Cependant Vincent Sodrez était resté dans les mers indiennes avec six gros bâtiments. Comme son principal objet était de s'enrichir, il négligea complètement les intérêts de ses alliés sur la côte de Malabar, et croisa sur la mer Rouge en véritable corsaire. Il fut le premier Portugais qui visita l'île de Socotora, et qui longea les rivages de l'Arabie-Heureuse. Mais son avarice mit sa prudence en défaut, et, négligeant l'avis qu'il avait reçu de ne point pénétrer dans les mers arabes avant la fin de la saison des tempêtes, il y périt avec tous ses trésors.

Dans l'année 1503, Francisco de Albuquerque conduisit dans l'Inde une flotte de neuf bâtiments ; son neveu Alfonso de Albuquerque, que l'avenir devait rendre si fameux, commandait une des divisions qui la composaient. Dès la première arrivée des Portugais dans les mers d'Orient, ils étaient devenus un sujet de jalousie et de guerre parmi les princes indigènes dont quelques-uns étaient décidés à repousser ces hôtes dangereux, tandis que d'autres se sentaient disposés à leur faire un accueil favorable. Le roi de Cochin était au nombre de ces derniers. La prédilection qu'il avait toujours manifestée à l'égard des étrangers lui valut l'hostilité du Zamorin de Calicut, leur implacable ennemi, et, trop faible pour résister à un adversaire si puissant, il avait été contraint de fuir, abandonnant ses états. Mais, à l'arrivée d'Albuquerque, la victoire changea de favoris; les forces du Zamorin furent chassées de Cochin, et le prince fugitif fut rétabli sur son trône. Plein de reconnaissance pour le service important qu'ils lui avaient rendu, il accorda aux Portugais la permission de bâtir un fort dans ses états. Cet ouvrage fut bientôt terminé, et le fort reçut le nom de Sant-Iago; une église chrétienne s'élevait en même temps, et fut dédiée à Saint-Barthélemy. C'est ainsi que la nation portugaise, au dire de ses historiens, prit possession de l'empire spirituel et temporel, qu'elle a depuis exercé sur l'Inde. Les Albuquerque, laissant derrière eux une escadre de trois vaisseaux, et une garnison de cent-cinquante hommes dans le fort de Cochin, firent voile vers l'Europe avec de très-riches cargaisons. On n'entendit plus parler de Francisco et des navires placés sous ses ordres, mais Alfonso arriva sain et sauf à Lisbonne, où il offrit au roi, en-

tre autres choses, quarante livres de grosses perles, un diamant d'une grosseur extraordinaire, et deux chevaux, l'un persan, l'autre arabe, qui furent hautement appréciés, car ils étaient les deux premiers de ces nobles races qui eussent encore pénétré en Portugal.

La conquête de l'Inde était maintenant commencée, et le roi de Portugal jugea bon de confirmer ses premières tentatives vers le pouvoir en prenant dès lors le style et les allures extérieures d'une autorité régulière. Il choisit en conséquence don Francisco Almeyda, gentilhomme de courage et d'expérience, pour gouverner en chef ses possessions orientales sous le titre de vice-roi et de gouverneur-général des Indes. Il lui assignait en même temps des gardes pour sa personne, un grand nombre de chapelains, et tout ce qu'on jugea nécessaire pour relever la pompe dont on voulait entourer ce haut emploi. Almeyda partit de Lisbonne au mois de mars 1507 avec une flotte considérable ; et, après avoir pris d'assaut, sur la côte orientale d'Afrique, la ville de Mombaza, dont il réduisit tous les habitants en esclavage, il arriva dans l'Inde sans aucun accident. Ses succès justifièrent la haute opinion qu'on avait conçue de ses talents. Sous son autorité, les Portugais virent s'accroître rapidement leurs possessions dans l'Inde, étendirent leurs découvertes dans toutes les directions, et poussèrent le sentiment de leur supériorité arrogante jusqu'à saisir tous les vaisseaux qui n'étaient pas pourvus d'un passeport ou sauf-conduit signé par le vice-roi. Almeyda, ayant perdu son fils dans un combat naval avec les Egyptiens, qui s'étaient alliés au Zamorin et aux autres ennemis du Portugal, avait résolu d'en tirer vengeance. Il partit en conséquence de Cananore avec une flotte de dix-neuf navires, et, attaquant Dabul, il réduisit cette ville en cendres. On ne put y faire aucune provision, car le pays avait été désolé par des sauterelles, dont les habitants conservaient dans des pots une quantité considérable qui formait leur seule nourriture. Les Portugais trouvèrent ces animaux agréables au goût, et assez semblables à des chevrettes. Almeyda se rendit ensuite à Diu, ville que gouvernait alors Malek-Azz, renégat russe. Il y trouva les flottes combinées des Egyptiens, des habitants de Cambay et de ceux de Ca-

licut. Un combat s'engagea immédiatement et se termina par une victoire complète que les Portugais remportèrent sans l'acheter par aucune perte considérable. Le pillage des vaisseaux ennemis leur procura un riche butin, et on y trouva, dit-on, un assez grand nombre de livres écrits en divers langages. Toute la côte entre Diu et Cochin se trouvant soumise et la vice-royauté d'Almeyda venant à expirer, le gouvernement échut à Alfonso de Albuquerque. Almeyda n'abdiqua qu'avec peine ses importantes fonctions, et partit pour l'Europe au mois de novembre 1509. En passant le cap de Bonne-Espérance, il eut la joie de démentir les prédictions des sorcières de Cochin, par lesquelles il lui avait été annoncé qu'il mourrait avant de le revoir. Mais bientôt après, ses navires ayant jeté l'ancre dans la baie de Saldanha, quelque peu au nord du cap, il descendit à terre et fut tué avec une cinquantaine de ses compagnons dans un combat contre les sauvages. La déplorable destinée d'Almeyda inspira de sincères regrets au roi de Portugal.

Alfonso de Albuquerque, qui remplaça Almeyda dans les fonctions de vice-roi, mais sans porter ce titre, s'était déjà élevé dans l'Inde au plus haut degré de réputation. Ses attaques contre Ormuz dans le golfe Persique, bien qu'elles eussent échoué, avaient montré combien ses plans étaient hardis et intelligents; et, maintenant qu'il était investi du commandement en chef, il déploya, en même temps qu'une ambition sans bornes, la plus infatigable activité. La première mesure de son gouvernement fut d'attaquer Calicut, qu'il réduisit en cendres; ensuite il mena son armée contre Goa, l'une des villes commerciales les plus importantes de l'Inde. Les Maures qui défendaient la place firent d'abord une résistance obstinée, mais ils furent vaincus en fin de compte, et passés au fil de l'épée. Albuquerque construisit un fort au-dessus de Goa, qu'il voulait rendre la capitale des possessions portugaises en Orient, et il y battit monnaie d'argent et de cuivre. Cette ville devint, en 1559, la résidence du gouverneur et d'un archevêque primat des Indes.

L'entreprise suivante ajouta plus encore à la réputation d'Albuquerque. Dans le cours de l'année 1509, Almeyda avait envoyé Sequeira avec une petite escadre pour faire des

découvertes dans l'est. Cet officier se dirigea vers Malacca, où il fut reçu avec les fausses apparences d'une chaleureuse amitié. Soupçonnant quelque perfidie, il refusa d'assister à une grande fête préparée en son honneur par le monarque; mais quelques-uns de ses compagnons, s'étant rendus à terre pour y acheter des marchandises, furent presque tous tués ou faits prisonniers. Sequeira usa de représailles en mettant au pillage plusieurs vaisseaux richement chargés qui croisaient sur la côte; puis il retourna en Portugal. Deux ans après, Albuquerque se prévalut de l'affront fait au nom portugais, et voulut le punir en s'emparant de Malacca. Il partit de Cochin au mois de mai 1511 avec un armement composé de dix-neuf navires et de mille quatre cents soldats. En arrivant près des côtes de Sumatra, il reçut des messages pacifiques envoyés par plusieurs rois de cette île. Auparavant il avait pris en mer quelques navires malais, sur l'un desquels était un chef qui avait joué un rôle important dans la trahison dirigée contre l'équipage de Sequeira. Dès qu'il fut reconnu, on le perça de mille coups, mais à l'étonnement général, quoique mortelles, ses blessures ne jetèrent pas une goutte de sang; les Indiens cependant, qui découvrirent son secret, ayant détaché de son bras certain bracelet fait avec des os, le sang se mit à couler abondamment. L'amulette dont on venait de vérifier ainsi le pouvoir fut regardée comme très-précieuse et portée à Albuquerque. Les Maures qui régnaient à Malacca ne résistèrent que peu de jours aux attaques des Portugais; ils furent mis à mort ainsi que leurs partisans, ou bien chassés de la ville que l'on peupla immédiatement de Malais et d'autres indigènes. Les vainqueurs y trouvèrent un si riche butin que le cinquième réservé au monarque fut acheté sur place par des négociants au prix énorme de 200,000 pièces d'or. Les véridiques historiens du Portugal ajoutent qu'Albuquerque s'empara en cette occasion de trois mille pièces de canon. Après avoir construit à Malacca un fort et une église, il cingla vers la côte de Malabar; mais en passant auprès de Sumatra il essuya une tempête violente qui détruisit la plus grande partie de la flotte et presque toutes les richesses qui se trouvaient à bord de ses vaisseaux. Celui-là même qu'il montait frappa contre un rocher, et, au moment

où il le quittait pour entrer dans la principale chaloupe, il vit un jeune homme tomber du haut des mâts dans la mer. Le général se précipita aussitôt à son secours et parvint à le sauver; gagnant par cet acte héroïque un rang plus élevé dans l'estime de ses compagnons que ne lui en auraient valu peut-être les plus brillantes conquêtes.

Il ne manquait aux Portugais, pour être entièrement maîtres du commerce de l'Inde, que de s'emparer d'Ormuz. Albuquerque avait déjà essayé, mais sans succès, d'y construire un fort. Maintenant à la tête de forces supérieures, il résolut d'exécuter ce projet. Le roi d'Ormuz, prince faible et sans résolution, céda tout d'abord; il admit Albuquerque dans la citadelle, rendit toute son artillerie, donna aux Portugais les plus belles maisons de la ville pour y établir leurs facteurs, et ordonna que leur pavillon fût hissé au-dessus de son propre palais. Peu de temps après le retour d'Albuquerque à Goa, au mois de décembre 1515, il fut pris d'une violente maladie qui l'emporta en peu de jours à l'âge de soixante-trois ans. La reconnaissance de ses compatriotes a été jusqu'à joindre à son nom l'épithète de Grand; néanmoins il ne paraît avoir eu d'autre mérite que celui d'un général heureux; encore ne faut-il pas oublier qu'il eut à combattre des peuples inférieurs au sien. C'était un soldat sans frein qui connaissait mal et ne respectait en rien, ni les droits des nations, ni ceux de l'humanité. Les affaires des Portugais dans l'Inde s'élevèrent entre ses mains au plus haut degré de prospérité, et commencèrent au contraire à décroître peu de temps après sa mort, circonstance trop légèrement attribuée par les historiens à l'inhabileté de ses successeurs. Un pouvoir fondé seulement sur la violence est naturellement peu stable, et l'on voit rarement se renouveler les moissons de la spoliation et du brigandage. Au nombre des plans qu'il avait conçus était celui de désoler l'Égypte en détournant le cours du Nil dans l'Abyssinie, et de piller la Mecque au moyen d'une expédition de trois cents cavaliers partis du golfe Persique.

L'esquisse rapide que nous avons tracée de l'origine et des progrès de l'empire portugais dans l'Inde suffit à l'objet de cet ouvrage, et montre comment furent jetées les bases de cet établissement politique, à l'aide duquel l'intelligence et l'ac-

tivité européenne ont pu explorer l'Orient dans toutes ses parties. Dès que les Portugais furent fixés dans l'Inde, et eurent adopté la résolution d'entretenir une flotte sur ses mers, on vit acquérir de nouvelles forces leur désir d'arriver à ce riche pays que leurs espérances leur signalaient au-delà des limites géographiques alors connues; ils poursuivirent leurs recherches avec une vivacité et un bonheur dont on pourra se faire une idée en se rappelant brièvement, et dans un ordre chronologique, leurs différentes découvertes.

En 1506, à l'époque où Alfonso de Albuquerque arrivait dans l'Inde, une tempête violente dispersa sa flotte. Tristan de Acunha, un de ses capitaines, fut entraîné si loin vers le sud, que son équipage se trouva bientôt exposé au froid le plus rigoureux. Il rencontra ces îles isolées qui portent encore maintenant son nom, et qui sont habitées par un petit nombre de familles anglaises. En même temps, Alvaro Telez s'éloignait si fort à l'est, qu'il arrivait à Sumatra, d'où il revint aux côtes d'Arabie, commençant ainsi une étude imparfaite de l'archipel indien. Enfin, la même tempête poussa Emmanuel de Meneses vers Madagascar, qu'il appela l'île Saint-Laurent.

Soarez découvrit peu de temps après les Maldives, qui aussitôt fixèrent l'avide attention des Portugais. Mais, comme ces usurpateurs ne purent jamais s'établir solidement dans ces îles, ils affectèrent de les mépriser. Le souverain des Maldives porte néanmoins le titre pompeux de Roi de treize provinces et de douze mille îles. Ceylan suivit naturellement cette dernière découverte. Lorenzo Almeyda, fils du vice-roi, descendit sur cette belle terre en 1506, et y érigea une colonne avec une inscription portant qu'il en prenait possession au nom du roi de Portugal. En même temps il traitait avec le monarque du pays, qui consentit à lui payer, en tribut annuel, une quantité considérable de cannelle.

On a déja rapporté comment Sequeira, en 1509, avait fait un voyage à Malacca. A cette époque il trouva Sumatra gouvernée, comme elle l'est encore aujourd'hui, par un grand nombre de petits princes, dont les dispositions guerrières étaient si bien maintenues par l'état incessant d'hostilité dans lequel ils vivaient les uns vis-à-vis des autres, que les Portu-

gais ne purent jamais parvenir à les effrayer. « Cette île, dit Galvano (1), est la première terre où nous ayons vu manger la chair des hommes par une certaine peuplade appelée Bacas (*Battas*), qui vivent dans les montagnes et qui ont pour coutume de dorer leurs dents. Ils affirment que la chair des hommes noirs est meilleure que celle des blancs. Les bœufs, les vaches et les volailles de ce pays ont une chair aussi noire que de l'encre. » Quoique le mérite d'avoir pénétré le premier jusques à Malacca soit généralement attribué à Sequeira, on ne peut guère s'empêcher de soupçonner qu'il y avait été précédé par quelques-uns de ses aventureux compatriotes. On croira difficilement, en effet, que les Portugais eussent différé si long-temps de visiter ce grand centre d'activité commerciale vers lequel, cinq ans auparavant, ils avaient projeté d'envoyer une expédition; car la flotte sur laquelle était Amérigo Vespucci dans son dernier voyage, en 1504 (probablement la même que commandait Coelho), paraît avoir eu pour but de se rendre à Malacca (2).

Les Moluques, ou îles des Épices, bien qu'elles eussent été l'objet de longues recherches, ne furent découvertes par les Portugais que vers l'année 1511. A cette époque, Francisco Serrano et Diégo d'Abreu furent chargés par Albuquerque de pousser leurs découvertes vers l'est, et, se trouvant séparés par un orage, le premier fut emporté jusqu'à Ternate, et le second visita seulement l'île d'Amboyne. Huit ans se passèrent en ces découvertes, et, durant tout ce temps, ils reçurent des naturels les meilleurs et les plus hospitaliers traitements. Serrano périt à son retour vers le Portugal. En 1521, les Portugais allèrent prendre possession des îles des Épices. Un fort armement équipé dans ce but fut placé sous les ordres de Georges de Britto ; mais ce capitaine ayant fait une descente sur la côte de Sumatra, afin de piller un temple dans lequel on disait enfermées d'immenses richesses, perdit la vie dans cette attaque, et laissa le commandement aux mains d'Antonio de Britto. Lorsque cet officier arriva aux Molu-

(1) *Hist. dos descobrimientos.*

(2) *Igitur ex Lisbonæ portu..... exivimus, cum proposito insulam unam versùs horizontem (orientem?) positam invisendi, quæ* Melcha *dicitur, et divitiarum multarum famosa, etc.* Navig. quart.

ques, les naturels se disputèrent l'un à l'autre l'honneur de lui donner l'hospitalité. Telles étaient leur simplicité et leur imprévoyance, que chacun d'eux sollicitait avec ardeur pour sa propre ville la préférence des Portugais et l'établissement d'un poste militaire. Ternate obtint enfin cette dangereuse distinction : un fort y fut construit, et, comme le relâchement des mœurs s'accroît naturellement par l'éloignement de l'autorité qui les contrôle, les Portugais des Moluques dépassèrent de beaucoup leurs compatriotes des Indes occidentales en persécutions religieuses et en rapines sanglantes. De Britto fut étonné de retrouver dans les Moluques quelques compagnons de Magellan qui étaient arrivés dans ces îles lors du premier voyage accompli autour du monde : il s'empara d'eux et les jeta dans des cachots, en sorte que les insulaires, en même temps qu'ils apprenaient à connaître les Européens, eurent sous les yeux l'odieux spectacle de leurs fratricides animosités.

Soarez, succédant à Albuquerque dans le gouvernement de l'Inde, fut le premier qui comprit la nécessité d'établir un commerce avec la Chine. Dans ce but, il fit partir, en 1517, une escadre de huit navires chargés de marchandises et que leur commandant Andrada conduisit à Canton, en même temps que Thome Perez, investi du titre d'ambassadeur. Les Chinois envisagèrent avec méfiance l'arrivée de ces étrangers. Deux navires seulement, à bord desquels se trouvaient Andrada et Perez, reçurent la permission de remonter la rivière jusques à Canton. Le premier gagna complètement la confiance des Chinois par ses manières conciliantes, sa conduite loyale, et plus particulièrement en les avertissant, avant le jour fixé pour son départ, que tous ceux qui avaient des réclamations à élever contre lui ou son équipage pouvaient s'adresser à lui et en obtenir satisfaction. A la même époque, Perez se rendait à Pékin. Les choses étaient ainsi favorablement disposées, lorsque les Portugais restés à l'embouchure de la rivière ne pouvant, même pour un temps fort court, enchaîner leur rapacité habituelle, commencèrent à commercer avec les Chinois, et déployèrent à leur égard ces façons grossières et licencieuses dont ils usaient d'ordinaire en trafiquant avec les autres nations de l'est. Dès que le gouverneur de la pro-

vince eut connaissance de leurs excès, il assembla un grand nombre de bâtiments, et cerna les navires portugais, dont il se fût probablement emparé, si une tempête soudaine, en dispersant sa flotte, ne leur avait permis de fuir. Perez cependant, qui était sur le chemin de la cour lorsque ces événements eurent lieu, demeura victime de la mauvaise conduite de ses compatriotes; il fut chargé de fers et renvoyé à Canton ; là il languit dans des cachots pendant plusieurs années et jusqu'à ce que la mort vînt mettre un terme à ses souffrances.

Dans l'année 1542, trois marins portugais, Antonio de Mota, Francisco Zeimoro et Antonio Pexoto, désertèrent un vaisseau à bord duquel ils se trouvaient sur la côte de Siam, et, s'embarquant dans une jonque chinoise, ils firent voile vers l'est. Le mauvais temps les poussa jusqu'au Japon, et ils furent les premiers Européens qui pénétrèrent dans cet empire célèbre. Mais, la même année, il fut visité par un aventurier portugais bien autrement connu, et dont les aventures formeront le sujet du chapitre suivant.

CHAPITRE IX.

FERDINAND MENDEZ PINTO.

Premières aventures de Mendez Pinto. — Il part pour l'Inde. — Il visite l'Abyssinie. Il est emmené prisonnier à Mocha. — On le vend comme esclave. — Sa rançon payée, il part pour Goa. — On l'envoie comme ambassadeur vers les Battas. — Merveilles de Sumatra. — Il se dirige vers Aaru. — Naufrage et captivité. — Ses malheurs. — Il est racheté et se rend à Patana. — Il est attaqué par des pirates. — Il leur échappe. — Il devient pirate à son tour. — Enlèvement d'une fiancée. — Naufrage sur l'île des Pirates. — Délivrance singulière. — Mort de Coja-Acem. — Il navigue à la recherche de Calempluy. — Ses aventures durant le voyage. — Il fait naufrage. — On l'envoie prisonnier à Nankin. — Remarques sur les Chinois. — Il se rend à Pékin. — Il y trouve des coréligionnaires. — Il est condamné à travailler à Quansy. — Invasion des Tatares. — Comment il est traité par eux. — Il arrive dans la Cochinchine. — Il s'enrôle sous les ordres d'un pirate. — On l'abandonne au Japon. — Il guérit le fils du roi de Bungo. — On le renvoie. — Il fait naufrage sur le grand Lequio. — Il est condamné à mort. — Il doit son salut à la compassion des femmes. — Mission à Pegu et à Ava. — L'idole Tinagoogoo. — Pinto se fait jésuite. — Remarques sur son histoire.

Lorsque les Portugais eurent une fois établi leur empire en Orient, ils ne cherchèrent plus à s'étendre au dehors pour

satisfaire une curiosité gratuite ou dans le but plus honorable d'augmenter les documents relatifs à la conformation du globe. La richesse du pays et la faiblesse des naturels avaient évoqué en eux les plus coupables désirs. L'avarice, enflammée par le fanatisme religieux, devint le mobile principal de leur activité, et dès ce moment il faut moins les regarder comme des navigateurs habiles et intrépides que comme des aventuriers rapaces, marchands armés, pirates et missionnaires. Il nous reste le récit de l'une des vies les plus bizarres qui se soient accomplies à cette époque remarquable, et nous y trouverons, non-seulement un relevé fidèle des connaissances géographiques des Portugais au seizième siècle, mais encore une peinture exacte et vivante de leur manière d'être.

Ferdinand Mendez Pinto, l'auteur et le héros de cette autobiographie, fut l'un des premiers Européens qui visitèrent le Japon, et si les notions géographiques que renferme son livre sont trop souvent obscures et inintelligibles, il a contribué en revanche à jeter de vives lumières sur l'histoire de la géographie, en nous faisant connaître les habitudes et le caractère de ceux de ses compatriotes qui parvinrent les premiers dans les régions les plus reculées de l'est.

Mendez Pinto était né de nobles parents dans la ville portugaise de Monte-mor-Ovelho; lorsqu'il eut onze ou douze ans, un oncle à lui, désirant lui voir faire son chemin, l'amena à Lisbonne, où il le plaça au service d'une dame de haut rang. Mais là il se rendit coupable de quelque crime, ou, pour nous servir de ses propres expressions, « il lui arriva un accident qui le mit en danger de perdre la vie. » Réduit à fuir, il s'embarqua à Pedra dans une petite barque qu'il trouva prête à se mettre en mer; mais elle avait à peine perdu la terre de vue, lorsqu'elle fut capturée par un pirate français qui, abandonnant bientôt après cette prise pour une autre plus importante, mit à terre les malheureux captifs et entre autres Mendez Pinto, « couvert seulement des coups de fouet qu'il avait reçus la veille. » Après cette aventure, il entra au service de Francisco de Faria, qui le recommanda à un commandeur de l'ordre de St-Jacques. Mais, trouvant insuffisant l'entretien qu'on accordait aux domestiques des grandes maisons, il quitta son maître et résolut de faire un voyage aux Indes,

ce qui, pensait-il, était la voie la meilleure, la plus courte pour se débarrasser de sa misère. Au mois de mars 1527 il commença son voyage, et rejoignit à Diu une expédition sur le point de mettre à la voile dans la mer Rouge. L'ambassade qu'elle portait fut bien reçue à la cour d'Abyssinie, où Pinto visita la mère du Prêtre Jean, et satisfit la curiosité de cette femme, « en lui disant le nom de N. S. P. le Pape, et aussi combien il y avait de rois dans la chrétienté. » L'objet de cette ambassade était de former quelques alliances à l'aide desquelles on pût contrebalancer la formidable influence des Turcs dans la mer Rouge. Les Portugais, à leur retour, aperçurent trois vaisseaux auxquels ils donnèrent immédiatement la chasse; mais le combat s'étant engagé, les Turcs se trouvèrent les plus forts, et sur cinquante-quatre Portugais, onze seulement survécurent. Les captifs furent amenés à Mocha, et on les promena chargés de chaînes par toute la ville. La population, excitée par les prêtres, insultait à l'envi les malheureux chrétiens. Ils furent ensuite jetés dans un cachot, où ils passèrent dix-sept jours sans autre nourriture que du gruau d'avoine et des pois secs détrempés dans de l'eau.

Les captifs furent à plusieurs reprises conduits sur la place du marché pour y être exposés en vente; mais, grâce aux commotions civiles qui agitaient la cité, il ne se présentait jamais d'acheteur, et ils regagnaient avec joie la prison où ils se sentaient en sûreté. Enfin les troubles étant apaisés, les Portugais qui vivaient encore furent, au nombre de sept, vendus comme esclaves : Mendez Pinto, dont la fortune semblait avoir pris à tâche d'aggraver la position, échut aux mains d'un Grec renégat dont les mauvais traitements furent tels que plusieurs fois il fut sur le point de s'empoisonner. Mais ce maître tyrannique, craignant de perdre son esclave, le vendit à un Juif qui l'emmena à Ormuz, où il fut racheté par le gouverneur portugais.

A cette époque il s'embarqua sur l'expédition de Pedro Vaz-Coutinho pour revenir dans l'Inde. Repoussés dans une attaque qu'ils avaient dirigée contre une galère turque, les Portugais paraissaient disposés à se venger de leur mauvais succès sur leur alliée la reine d'Onore; mais elle les fit assurer par son ambassadeur « qu'elle avait été aussi affligée en

apprenant leurs revers que si on l'avait obligée à manger de la chair de vache sur la porte principale du temple où son père était enterré. » L'escadre portugaise, après sa défaite, se hâta de regagner Goa, où Mendez Pinto s'engagea au service de Pedro de Faria, qui allait prendre les fonctions de gouverneur à Malacca. Aussitôt que Faria fut arrivé dans son gouvernement, les envoyés des chefs voisins se pressèrent autour de lui pour obtenir sa faveur et sa protection. Parmi eux était l'ambassadeur du roi des Battas, nation guerrière de l'île de Sumatra, chargé de lui offrir en présent une quantité de bois précieux, et de lui remettre une lettre écrite sur de l'écorce de palmier. Il demandait en même temps l'assistance des Portugais contre les gens d'Achem. Faria lui accorda sa requête, et le renvoya après lui avoir fait cadeau « de pots à feu, de javelines et d'autres engins de guerre, sur quoi il partit de la forteresse si joyeux qu'il en versait des larmes. »

Lorsque l'ambassadeur des Battas dut retourner à Sumatra, on jugea convenable d'y envoyer avec lui un agent portugais, et l'on choisit Mendez Pinto pour remplir cette mission. Il reçut ordre d'observer avec soin l'état des naturels, et plus spécialement d'apprendre tout ce qu'ils savaient concernant l'île d'Or. En remontant un fleuve de Sumatra, Pinto vit un grand nombre d'animaux bizarres que, dans son respect pour sa réputation de véracité, il redoutait, dit-il, de décrire. Cette espèce d'animaux, qu'il appelle les *caquesseitans*, sont probablement des casoars ; il leur attribue faussement des allures sautillantes et une espèce de vol comme celui des sauterelles. Il vit aussi des serpents ayant des têtes aussi grosses que celle d'un veau, et on lui raconta qu'ils chassaient leur proie de la façon suivante : « Ils montent sur un arbre et, enroulant leur queue autour d'une des branches, ils laissent pendre leur tête jusqu'à terre ; puis plaçant une de leurs oreilles contre le sol, ils écoutent avec attention les moindres bruits qui troublent le silence des heures consacrées au sommeil ; vienne à passer un bœuf, un ours, ou quelque autre animal, ils s'élancent aussitôt autour de lui, et l'emportant sur l'arbre ils l'y dévorent. » Il est facile de reconnaître dans cette histoire une description quelque peu exagérée du Boa *constrictor*.

Les grands babouins qui, au dire de notre écrivain, attaquent fort souvent et mettent en déroute les nègres de ce pays ne sont autres évidemment que les formidables Pongos.

Lorsque Pinto arriva à la cour du roi des Battas, il y fut reçu avec les manifestations de la plus extrême bienveillance. « Homme de Malacca, lui dit la vieille femme qui le conduisit en présence du monarque, ton arrivée sur la terre du roi mon maître lui est aussi agréable que l'est une pluie abondante à une moisson de riz pendant la saison des chaleurs; tu peux donc entrer hardiment et ne t'effrayer de rien. » Pinto fit au roi les plus amples promesses de la part des Portugais, s'engageant à ne le point quitter avant de l'avoir vu revenir vainqueur de tous ses ennemis. On peut juger de la sincérité toute diplomatique du nouvel ambassadeur par les remarques suivantes : « Ce pauvre roi croyait implicitement à la vérité de toutes mes paroles, surtout parce qu'elles étaient conformes à ses secrets désirs; aussi, se levant du trône où il était installé, je le vis courir et s'aller jeter à genoux devant le squelette d'une tête de vache accroché au mur : une couronne de fleur était suspendue aux cornes dorées de cette relique singulière. » Nonobstant les encouragements que lui donnait le secours promis des Portugais, le roi des Battas ne put tenir tête à ses ennemis, les gens d'Achem, qui se qualifiaient eux-mêmes de « buveurs du sang épais des misérables Caffres qui sont des tyrans ayant usurpé les royaumes appartenant à autrui dans les Indes et les îles de la mer. » Tels étaient les termes énergiques dans lesquels s'exprimait la juste haine qu'ils gardaient aux Portugais. Pinto, quittant ce théâtre de troubles, se rendit en ambassade auprès du roi d'Aaru. Mais, avant de se séparer de celui des Battas, il apprit de lui que l'île d'Or était située au-delà de la rivière du Callendor à cent soixante lieues de Sumatra par le cinquième degré de latitude sud, et environnée de plusieurs bancs de sables ainsi que de courants dangereux.

A son retour du pays d'Aaru, Pinto fit naufrage, et fut obligé de se traîner avec ses compagnons dans la fange épaisse qui entourait le rivage, exposé aux piqûres d'une miriade d'insectes, et craignant à chaque instant d'être attaqué par les serpents ou les bêtes sauvages qui hantent les bois voi-

sins. Un de ses compatriotes mourut dans ses bras; avec les trois qui lui restaient, il parvint jusqu'à une petite rivière qu'il lui fallut traverser. Mais les deux hommes qui marchaient en avant avaient à peine atteint le milieu du courant lorsqu'ils furent saisis par des alligators et entraînés au fond de l'eau. Pinto et le dernier de ses camarades se résolurent à rester dans la mer, le seul endroit, pensaient-ils, qui leur offrît quelque sécurité. Heureusement, un petit vaisseau vint à passer près du rivage, et ils s'y embarquèrent pour revenir à Malacca. Cependant l'équipage de cette embarcation, supposant que les deux Portugais avaient enfoui leurs trésors, se mit à les battre pour les forcer à révéler l'endroit où ces richesses étaient cachées. Voyant qu'ils n'obtenaient rien avec le fouet, ils s'imaginèrent que leurs captifs avaient avalé leur or, et en conséquence ils administrèrent au compagnon de Mendez Pinto une si forte dose d'émétique qu'il en mourut peu de jours après; Pinto lui-même n'échappa à cet horrible traitement que par l'inutilité vérifiée de l'expérience qu'on venait de tenter. Il fut traîné à terre presque mort de faim et d'épuisement; là, comme sa faiblesse en faisait un assez mauvais esclave, on ne lui donna pas de nourriture, et, comme il le dit lui-même, « on le mit en pacage à la façon des chevaux. » Un marchand mahométan, ayant appris qu'il avait des amis à Malacca, mit enfin un terme à ses souffrances, et le racheta moyennant une somme équivalente à environ 23 francs 85 centimes, monnaie française.

S'étant rétabli à Malacca des suites qu'avaient eues pour lui les mauvais traitements dont il avait été victime, Pinto revint à Pan et à Patana pour y faire le commerce, espérant enfin y corriger les torts de la fortune. Il était à peine dans la première de ces deux villes, lorsqu'une émeute populaire y éclata; et la basse classe, secouant le joug de l'autorité, attaqua les entrepôts portugais dont elle enleva toutes les marchandises. En conséquence, nos aventuriers se trouvèrent fort heureux de se sauver à Patana, où leurs compatriotes ouvrirent une souscription pour les secourir; ils obtinrent aussi du roi la permission de s'indemniser, s'ils le pouvaient, aux dépens de la cité rebelle. Ils en profitèrent pour attaquer bientôt après et capturer trois jonques chinoises appartenant,

ainsi qu'ils le déclarèrent, à des négociants de Pan. Il est fort probable qu'ils ne mirent pas à les choisir un soin bien scrupuleux. Antonio de Faria, ne pouvant trouver à vendre dans l'enceinte de Patana l'énorme quantité de marchandises qu'il s'était ainsi procurées, se laissa persuader de tenter fortune dans la ville populeuse de Lugor. Il chargea toutes ses richesses sur des navires, et Pinto partit avec elles; mais, au moment où ils approchaient du but de leur voyage, ils furent attaqués avec fureur par des pirates et vaincus après un combat assez court. Pinto et trois autres, dont l'un fut noyé bientôt après, avaient sauté par-dessus bord afin de s'échapper à la nage. Le surplus de l'équipage fut taillé en pièces par les pirates qui coulèrent bas le vaisseau portugais après en avoir au préalable enlevé la cargaison. Pinto et ses deux camarades gagnèrent le rivage auprès de l'embouchure de la rivière Lugor. Là ils se frayèrent à grand'peine un chemin dans les fanges de marais profonds, implorant en vain les bâtiments qui montaient ou descendaient la rivière de s'approcher du rivage et de leur prêter quelque assistance. Enfin un vaisseau les prit à son bord, et ils apprirent qu'ils devaient ce moyen de salut à une dame du pays que ses malheurs avaient rendue accessible à la pitié. Son père, ses fils et deux de ses frères avaient été déchirés par les éléphants du roi de Siam. Cette femme, remplie de charité, fournit à nos aventuriers les moyens de revenir à Patana.

Lorsque Antonio de Faria apprit le sort de ses vaisseaux et la ruine de ses espérances, son désespoir alla jusqu'à la fureur. Il lui était impossible de revenir à Malacca et de faire face à ses créanciers dans l'état de misère auquel il était réduit. Il préféra donc prendre, pour refaire sa fortune, la voie la plus courte, sinon la moins périlleuse. Il se fit pirate et, couvrant son avarice d'un semblant de sentiments honnêtes, il jura de venger la mort des quatorze Portugais massacrés par les pirates indigènes. La vieille dame qui avait si humainement secouru Mendez Pinto l'informa que ceux auxquels il était échappé combattaient sous les ordres de Coja-Acem, natif de Guzerat, implacable ennemi des Portugais, sous les coups desquels étaient tombés son père et deux de ses frères. Faria rassembla facilement cinquante-

cinq bandits disposés à le suivre dans son entreprise; Pinto, qui n'osait retourner à Malacca, où il devait 5,000 ducats, et « qui n'avait sauvé que sa misérable carcasse blessée en trois endroits par une javeline, avec son crâne fêlé d'un coup de pierre », se rangea forcément parmi eux.

Ces héros de nouvelle espèce eurent, dès le commencement de leur croisière, un grand nombre d'aventures presque toutes couronnées de succès. Ils mirent des villes au pillage, capturèrent plusieurs pirates indigènes et se conduisirent enfin comme si, par droit de nation, ils étaient exempts de toute justice et de toute moralité. Un jour ils virent s'avancer plusieurs petits navires chargés de musiciens, les bannières au vent, et avec les apparences d'une fête. A bord de l'un d'eux était la fille du gouverneur de Colem, fiancée à un chef du voisinage qui devait venir par mer à sa rencontre. La fiancée, prenant les vaisseaux portugais pour ceux de son futur époux, y fit passer une lettre rédigée dans le style le plus hyperbolique des métaphores orientales afin de lui reprocher sa froideur. Elle l'assurait « que si la faiblesse de son sexe le lui permettait, elle volerait vers lui pour baiser ses pieds paresseux, comme le faucon affamé vole après le héron craintif. » Cependant les Portugais restaient cachés, ne laissant voir sur le pont que leurs matelots chinois. Le vaisseau nuptial et ceux qui l'escortaient furent capturés sans difficulté. La fiancée et ses frères, « jeunes, blancs et d'une physionomie agréable », ainsi qu'une vingtaine de matelots, furent faits prisonniers; le surplus n'étant bon à rien fut renvoyé à terre. Le fiancé parut bientôt après avec cinq vaisseaux, et, passant auprès des Portugais, il les salua « à grand renfort de musique et de démonstrations joyeuses, » sans se douter qu'au même moment ils lui enlevaient sa femme.

Faria et ses associés ayant croisé de tous les côtés, durant sept mois et demi, sans entendre parler de Coja-Acem, résolurent d'hiverner à Siam et d'y partager le butin. Après avoir fait, à cet égard, une convention solennelle jurée et signée par toutes les parties, ils allèrent jeter l'ancre sous l'île de *Los Ladrones* ou des Pirates. Ils y furent surpris par une tempête violente; sur les deux heures de l'après-

minuit, les vaisseaux dérivèrent l'un sur l'autre poussés vers le rivage et furent complètement brisés. Il se noya quatre cent quatre-vingts personnes, et, sur les cinquante-trois qui furent sauvées, la moitié à peine était des Portugais.

Faria une seconde fois réduit à la plus extrême misère trouva des forces dans le désespoir. Il entreprit même, tout en abandonnant les premiers principes de la morale, de demander des consolations aux idées religieuses, et assura ses compagnons que Dieu faisant rarement le mal autrement que pour arriver à un plus grand bien, il ne fallait pas douter qu'en échange des 500,000 ducats qu'ils avaient perdus, il ne leur en envoyât au moins le double. Un jour, tandis que nos aventuriers étaient répandus dans les bois, occupés à cueillir les fruits dont ils se nourrissaient, un petit vaisseau approcha du rivage : les Chinois auxquels il appartenait, au nombre d'une trentaine, sautèrent à terre, où, allumant du feu, ils se mirent à sécher leurs habits en se jouant comme des gens ennuyés par un long voyage et qui pensent n'avoir rien à craindre. Faria cependant, rappelant autour de lui ses compagnons, les assura que cette embarcation leur était envoyée par une faveur toute spéciale de la Providence; et, comme la superstition est naturellement égoïste, ils crurent aisément à un miracle fait pour eux. Leurs mesures furent bientôt prises, et, au signal donné, se précipitant tout-à-coup vers le rivage, ils s'emparèrent du navire sur lequel ils se mirent aussitôt en mer. Les Chinois, pris à l'improviste, restèrent glacés d'étonnement et d'horreur lorsqu'ils se trouvèrent tout-à-coup sans secours et abandonnés.

Cinglant vers le port de Xingran, nos héros y abordèrent à la tombée de la nuit une grosse jonque qu'ils emmenèrent en pleine mer ; peu de temps après, ils contractèrent alliance avec un pirate chinois qui leur promit de les servir fidèlement moyennant que le tiers du butin lui appartiendrait. Ce renfort arrivait fort à propos. Faria reçut des nouvelles de son mortel ennemi Coja-Acem, à la rencontre duquel il se dirigea sur-le-champ. Le combat fut disputé avec acharnement; mais la victoire demeura aux Portugais. Coja-Acem fut haché en morceaux et jeté par-dessus bord ; cinq de ses ma-

telots, qui seuls avaient survécu, furent jetés à fond de cale, afin qu'on pût leur arracher par les tortures le secret des lieux où leurs trésors étaient enfouis. Les vainqueurs se rendirent à Liampoo (*Ning-Po*), où ils furent reçus avec les plus grands honneurs par les marchands portugais. Une procession splendide vint au-devant de Faria et le conduisit dans la ville, où de grands préparatifs avaient été faits pour le recevoir. Il fut répondu aux Chinois qui s'informaient des motifs pour lesquels on le traitait avec tant de distinction, « que son père ferrait les chevaux sur lesquels montait le roi de Portugal ; » et ces braves gens, croyant de bonne foi ce qu'on leur disait, s'écriaient dans des transports d'admiration, « qu'il existait réellement dans le monde de grands monarques dont les historiens de la Chine avaient omis par ignorance de faire mention. » Les réjouissances publiques dont l'arrivée de Faria fut le signal se terminèrent par une messe et un sermon que le pieux écrivain, dans un accès d'humeur plaisante, se permet de critiquer ainsi. « La messe finie, un sermon suivit, débité par Estevano Noguera, homme d'un âge très-avancé et curé de l'endroit, lequel, à dire vrai, paraissait, faute d'habitude, assez peu versé dans la science de la chaire. Quoi qu'il en soit, désirant se montrer instruit dans une solennité si remarquable, il mit au jour les plus brillantes fleurs de sa rhétorique, auquel effet il basa tout son sermon sur un éloge d'Antonio de Faria, et il le fit en termes si déplacés, si étrangers à son texte, que notre capitaine en fut très-confus : quelques-uns des amis du curé s'en apercevant le tirèrent trois ou quatre fois par son surplis pour lui faire quitter la partie ; mais ceci ne fit que le piquer, et il s'écria incontinent : — Je ne m'arrêterai pas, mais j'en dirai plus encore ; car je ne dirai rien qui ne soit aussi vrai que l'Évangile. Ainsi donc, laissez-moi tranquille, je vous prie. J'ai fait vœu au Seigneur de louer sans relâche ce noble capitaine qui le mérite certes plus que tout autre, puisqu'il m'a sauvé 7,000 ducats que Merim-Taborda avait à moi dans sa jonque, et qui lui avaient été pris par ce grand chien de Coja-Acem ; c'est pourquoi souhaitons tous que l'âme d'un si maudit coquin, d'un si méchant démon, puisse demeurer dans les supplices de l'enfer durant toute l'éter-

nité. Ce que vous lui souhaiterez tous avec moi. Ainsi-soit-il. »

A Liampoo, Faria fit connaissance avec un pirate chinois nommé Similau qui lui donna des renseignements absurdes sur une prétendue île appelée *Calempluy* dans laquelle étaient les tombes de dix-sept rois de Chine, toutes en or massif, sans compter d'immenses trésors de toute espèce. L'aventurier portugais, « naturellement curieux, » comme le fait observer notre écrivain, résolut de découvrir et d'enlever ces richesses. Il est évident que Similau, en parlant des tombes d'or, ne faisait que répéter une tradition populaire; et l'on peut juger dans quelle estime étaient tenus le courage et les prouesses des Portugais, puisque une proie trop riche pour qu'un Chinois osât y aspirer leur était désignée comme un objet digne de leur ambition. Il n'est pas aisé de comprendre, d'après le récit de Pinto, la route qu'on suivit dans cette entreprise. Les Portugais arrivèrent d'abord dans un port appelé Buxipalem, situé par le 49e degré de latitude nord, où le climat était froid et la mer encombrée de monstres que notre auteur n'ose décrire. Ils étaient alors en mer depuis deux mois et demi, suivant constamment leur route au nord-est, et Calempluy néanmoins ne paraissait pas. Les Portugais reprochèrent à Similau de gouverner à l'aventure, et Faria, dans un accès de colère, le menaça de le poignarder. Le pirate, en conséquence, n'eut rien de plus pressé que de s'enfuir, et son exemple fut suivi par trente-six des matelots chinois. Faria, n'ayant plus de guide, n'en persista pas moins à chercher les sépultures royales, et arriva enfin à Calempluy, que notre auteur nous décrit de manière à nous donner une haute idée de son imagination.

« L'île, dit-il, qui a environ une lieue de circuit, est tout entière environnée d'une plate-forme de jaspe élevée de vingt-six palmes environ; les pierres en sont jointes avec tant d'art que toute la muraille semble faite d'un seul morceau. A des intervalles de quarante pieds étaient rangés sur ce mur des piliers de cuivre surmontés chacun d'une figure de femme tenant une urne à la main. A l'intérieur de cette sorte de galerie se trouvaient de longues rangées d'arcades, de tours dorées, et de figures monstrueuses fondues en métal

avec trois cent soixante ermitages dédiés aux dieux de l'année. Faria descendit à terre immédiatement, et, pénétrant dans l'un de ces ermitages, commença à ramasser l'argent qui s'y trouvait mêlé aux ossements des morts; cet argent provenait, à ce que lui dit l'ermite effrayé, des aumônes apportées avec les cadavres, afin de les aider à vivre dans le monde de la lune où ils habitent durant toute l'éternité. »

» Faria, tandis qu'il mettait au pillage ce lieu sacré, avouait qu'il regardait cette action comme un grand péché, et annonçait hautement l'intention d'expier, à une époque plus ou moins éloignée, un si énorme crime. Le sage Chinois répondit à ce propos « que celui qui, en toute connaissance de cause, ne sait pas s'abstenir d'une mauvaise action, court un danger beaucoup plus grand que s'il péchait par ignorance. » Les voleurs portugais se retirèrent alors sur leur navire, résolus à reprendre dès la pointe du jour leur œuvre de pillage Mais leurs péchés, ainsi que le fait observer Pinto, ne devaient pas leur permettre de voir l'affaire se terminer heureusement.

» Ils étaient à peine remontés à bord, lorsqu'ils virent des feux allumés sur l'île, et entendirent un bruit de cloches qui semblait donner l'alarme. Faria voulut retourner au rivage, bien qu'il fût nuit, et courait çà et là poussé par un désir frénétique de dérober encore quelques objets précieux; mais il était trop tard, et le danger devenait tellement imminent que ses compagnons durent le forcer à fuir. Ils mirent toutes voiles dehors, et regagnèrent la pleine mer, si désappointés et si confus, qu'ils s'adressèrent à peine la parole l'un à l'autre durant tout le voyage. Après un mois environ de navigation, un ouragan furieux vint les assaillir dans le golfe de Nankin et les réduisit à une telle détresse qu'ils furent contraints d'alléger les navires par tous les moyens possibles, de couper leurs mâts, et de jeter par dessus bord leurs caisses pleines d'argent. Vers minuit, les gens qui montaient le vaisseau d'Antonio de Faria poussèrent ce cri lamentable : « Que Dieu ait pitié de nous! » Et lorsque le jour vint on s'aperçut que le navire avait disparu. L'autre bâtiment était dans un état déplorable, et l'équipage, essayant la seule chance qui lui restât, le poussa sur la côte où il se brisa aussitôt. Quatorze Portugais se sauvèrent; le nombre des noyés, en y compre-

nant les matelots chinois, fut de trente-six. Cet épouvantable désastre, dit notre auteur, arriva un lundi, le cinquième jour d'août, en l'année 1540 ; de quoi le Seigneur soit éternellement loué ! »

Les pirates naufragés furent assez froidement accueillis par les Chinois, auxquels semble déplaire particulièrement le contact de vagabonds sans foi ni loi Pinto et ses compagnons furent jetés dans un étang où ils faillirent être dévorés par des sangsues. Toutes les fois qu'ils arrivaient dans une ville, ils étaient sûrs d'en être expulsés à coups de bâton, bien qu'ils se présentassent comme de pauvres naturels de Siam. Probablement on reconnaissait dès l'abord la fausseté de leur histoire. Enfin, ils furent envoyés avec d'autres criminels devant un juge de Nankin qui les condamna à avoir les pouces coupés et à recevoir le fouet. La dernière partie de cette sentence fut exécutée immédiatement et avec tant de rigueur que deux d'entre eux moururent sous les coups. Ils rencontrèrent ensuite un Russe, « qui, dit Pinto, comprenait le chinois aussi bien que nous. » De Nankin, que notre auteur décrit fort longuement, les Portugais furent envoyés à Pékin, et firent la plus grande partie de la route par des canaux. En voyageant ainsi, ils se trouvèrent avec des chrétiens descendants de ceux des naturels qu'avait convertis, plus d'un siècle auparavant, un missionnaire hongrois, Mathias Escandel. Ils rencontrèrent aussi une fille de Thome Perez, le malheureux ambassadeur qui, déjà depuis quelques années, était mort dans les prisons chinoises. Les observations de Pinto relativement au peuple chinois sont à la fois vives et exactes. Il remarque le grand nombre de ceux qui habitent sur les fleuves, leur manière d'élever les oiseaux aquatiques, le bon ordre gardé par les gens du commun, l'exactitude avec laquelle leurs habitudes industrieuses sont encouragées, les réglements de leurs marchés, leur méthode pour faire éclore les œufs par une chaleur artificielle, leur habitude de manger à l'aide de baguettes pointues, et une foule d'autres particularités rapportées avec l'exactitude d'un témoin oculaire. « J'oserais dire, si mon témoignage est digne de quelque confiance, fait-il observer enfin, que durant vingt et un ans pendant lesquels, à travers une foule de

malheurs, de fatigues et de souffrances, j'ai parcouru la plus grande partie de l'Asie, ainsi que mon récit l'a fait connaître, j'avais vu dans quelques pays une abondance merveilleuse de plusieurs espèces d'aliments et de fruits que nous ne connaissons pas en Europe; mais, sans me prononcer sur leur valeur respective, je ne crois pas que dans toute l'Europe il s'en trouve autant que la Chine seule en renferme. Et on peut en dire autant de toutes les faveurs dont le ciel a comblé ce climat, aussi bien pour ce qui concerne la douceur de la température que pour la politique, la richesse et la grandeur de cet état. Mais ce qui lui donne la plus grande supériorité sur les autres, c'est la manière équitable dont y est rendue la justice. A cet égard, ce pays est si bien gouverné qu'il a droit d'être envié par tous les autres. » Ces éloges de la justice chinoise sont d'une franchise remarquable dans la bouche d'un homme qui avait eu si souvent à ressentir ses rigueurs. Ses compagnons et lui arrivèrent à Pékin enchaînés trois par trois, « et là, pour leur bien-venue, ils reçurent au débarquement trente coups de fouet chacun. Les neuf Portugais qui avaient survécu, enchaînés ensuite tous ensemble, furent conduits devant le tribunal supérieur, auquel ils avaient porté leur appel, afin d'y entendre leur sentence définitive, et ils furent enchantés d'apprendre qu'ils étaient condamnés seulement à un an de travaux forcés dans une ville appelée Quansy, que l'on réparait alors. Pinto donne des détails minutieux sur Pékin, où il résida deux mois et demi, et dont il rapporta, dit-il, en Portugal une description complète en langue chinoise. Il affirme aussi sans scrupule qu'il était en état de la lire. Les Portugais avaient déjà subi huit mois de captivité lorsque la nouvelle arriva que le roi de Tatarie, avec un camp de dix-huit cent mille hommes, avait attaqué Pékin, et qu'une portion de l'armée d'invasion s'avançait contre Quansy. Cette ville fut bientôt réduite, et les esclaves portugais tombèrent au pouvoir des conquérants. Peu après, une occasion leur fut offerte de se faire remarquer. La forteresse de Nixiamcoo avait résisté à tous les efforts des Tatares, lorsque Jorge Mendez, le plus résolu des captifs, se vanta hautement de la pouvoir prendre. Le général tatar accueillit son offre; et Mendez avec deux au-

tres Portugais conduisit à l'assaut une partie considérable de l'armée. Leur courage décida la question, et depuis ce moment les Portugais reçurent au camp tatar les plus grands honneurs. Le général déclara « qu'ils étaient presque aussi résolus que des hommes du Japon. »

Lorsque nos aventuriers furent amenés devant le roi de Tatarie, il commença par leur demander d'où ils venaient; à quoi ils répliquèrent que leur pays s'appelait le Portugal, que le monarque y était excessivement riche et puissant, et que de cet endroit à Pékin il y avait au moins trois années de route. A cette réponse, le roi, qui n'avait pas des idées fort justes sur l'étendue du globe, montra beaucoup de surprise, et demanda à diverses fois : *Pricau? Pricau?* ce qui veut dire : combien? combien? Assuré de nouveau que la distance était de trois années, il remarqua « qu'il y avait ou beaucoup d'ambition ou bien peu de justice dans le pays dont on lui parlait, puisque ses habitants venaient conquérir des terres si éloignées d'eux. » N'ayant pas réussi, comme il le croyait, dans ses efforts contre la Chine, il jugea convenable de battre en retraite, emmenant toujours les Portugais avec lui. Dans une ville appelée Quanginau, le roi tatar fut visité par le Talapicor de Lechuna, qui, au dire de Pinto, est le pape de ces contrées. Ce personnage accorda aux habitants de Quanginau, pour les récompenser de la brillante réception qu'ils lui avaient faite, tous les priviléges du sacerdoce, et il les investit du droit de délivrer des lettres de change payables dans le ciel à tous ceux qui auraient le moyen d'en payer le montant ici bas. Tout ce que notre écrivain nous dit du Talapicor semble convenir à merveille au grand Lama du Thibet. « La ville de Lechuna est, nous dit-il, la capitale religieuse des païens, et en quelque façon ce que Rome est pour nous. » Les Portugais, ayant obtenu la permission de partir, arrivèrent avec les ambassadeurs de Cochinchine jusques au bord de la mer, où ils espéraient trouver un navire prêt à faire voile pour Malacca. Ils furent néanmoins trompés dans cette conjecture, et obligés de louer un petit navire pour les conduire à Liampoo. Mais ils se querellèrent entre eux durant le voyage, et se conduisirent d'ailleurs si insolemment que le capitaine du navire les abandonna sur une île

déserte, où les recueillit peu de temps après un pirate. Ainsi recommença pour eux une existence de crimes et de désordres.

Leur première aventure fut un combat contre un pirate, combat dans lequel perdirent la vie cinq des huit Portugais sauvés jusque là. La jonque dans laquelle les trois autres étaient embarqués parvint à s'échapper avec peu d'avaries; mais un orage violent étant survenu, ils furent sur le point de couler bas. Le pirate qui commandait le navire cingla vers les îles Lequios, ou Loochoo; mais le vent le détourna de sa route. Il vit enfin la terre sur laquelle des feux étaient allumés; et, courant des bordées vers le rivage, il jeta l'ancre dans un hâvre parfaitement sûr. Quelques-uns des naturels vinrent bientôt à bord; il se trouva que les fugitifs étaient arrivés à Tanixumaa, l'une des îles du Japon. Le Nautaquim ou gouverneur de cette île commença par interroger les Portugais sur les merveilles de leur pays. « La première chose qu'il demanda fut s'il était vrai, comme il l'avait appris des Chinois et des Lequios, que le Portugal eût des richesses et une étendue plus considérables que celles de la Chine; ce que nous nous empressâmes de lui confirmer. En second lieu, il nous demanda s'il était vrai que notre roi eût conquis sur mer la plus grande partie du monde; nous reconnûmes la vérité de ce fait. En troisième lieu, si notre roi était réellement aussi riche qu'on le disait en or et en argent monnoyés, et s'il fallait tenir pour certain qu'il eût plus de deux mille maisons remplies de trésors jusqu'au toit. A ceci nous répondîmes qu'à vrai dire nous ne pouvions lui donner le nombre exact de ces maisons, parce que le royaume de Portugal était si spacieux, si abondant en richesses et en population, qu'il était impossible d'en connaître toutes les ressources. »

Un des Portugais, nommé Diego Zeimoto, donna au gouverneur une arquebuse, imitée aussitôt par les Japonais et avec tant d'art, que dans l'année 1556, lorsque notre écrivain visita pour la seconde fois ces îles, on y comptait plus de trente mille armes à feu parfaitement en état de servir. Le roi de Bungo souhaitant de voir les étrangers, Mendez Pinto lui fut envoyé, et auprès de ce monarque il lui arriva un accident

qui aurait pu se terminer d'une manière fatale pour notre héros. Il s'amusait de temps en temps à tuer des oiseaux ; et les naturels, qui ne connaissaient pas la composition de la poudre à canon, attribuaient à la sorcellerie le pouvoir terrible de son mousquet. Un jour le fils du roi de Bungo prit cette arme, et la chargeant jusqu'à la bouche, fit ensuite feu contre un arbre ; mais le canon éclata et déchira la main du prince de façon à le blesser grièvement. Le peuple, supposant que le prince avait péri victime des magiques artifices de Pinto, demanda aussitôt vengeance. Notre pauvre aventurier n'eut plus d'autre ressource pour sauver sa vie que de jouer le rôle de médecin. Il affecta autant de confiance que possible, « et, dit-il, voyant que la blessure du pouce droit était la plus dangereuse, je commençai par la recoudre de mon mieux, en sept coups d'aiguilles. Probablement un chirurgien plus expérimenté en eût donné quelques-uns de moins. » Couvrant ensuite la blessure avec de l'étoupe trempée dans des blancs d'œufs, il la lia fortement, et au bout de vingt jours le prince se trouva tout-à-fait guéri. La réputation médicale de Pinto s'étendit promptement, et lui valut des présents montant à la valeur de 1,500 ducats. Le pirate chinois sur le navire duquel ils étaiént arrivés se trouvant prêt alors à se remettre en mer, les Portugais firent voile vers Liampoo, où ils arrivèrent sains et saufs.

Lorsque Pinto et ses compagnons racontèrent à ceux de leurs compatriotes qui résidaient dans cette île combien était riche « la nouvelle terre du Japon qu'ils venaient de découvrir, » et qu'ils leur parlèrent des vastes débouchés qu'y trouveraient les marchandises étrangères, l'enthousiasme avide qu'excitèrent ces nouvelles fut si grand que quinze jours après on vit près de neuf jonques faire voile vers le Japon, la plupart mal préparées à un tel voyage, et sans pilotes pour en diriger la navigation. Sept de ces navires se perdirent durant cette première traversée, et avec eux plus de six cents personnes. Les marchandises coulées bas avaient une valeur de plus de 300,000 couronnes. La jonque qui portait notre écrivain fut jetée sur les rochers auprès du grand Lequio ; la plus grande partie de l'équipage se noya, vingt-quatre personnes seulement étant parvenues à s'échap-

per, au nombre desquelles se trouvaient plusieurs femmes. Les insulaires, à ce qu'il paraît, étaient fort au courant des iniquités portugaises. Lorsque Pinto et ses compagnons furent amenés devant le gouverneur, il leur demanda : — « Pourquoi leurs compatriotes, lors de la prise de Malacca, où ils avaient été attirés par une excessive avarice, en avaient si impitoyablement massacré la population ? » Ils étaient néanmoins sur le point d'être relâchés, lorsqu'un marchand chinois les accusa de piraterie et affirma « que les Portugais avaient pour coutume de s'introduire comme espions dans un pays sous prétexte d'y faire le commerce, mais en réalité pour s'en rendre maîtres comme des voleurs, en passant au fil de l'épée tout ce qui leur résistait. » Cette accusation agit si puissamment sur l'esprit du monarque, qu'il ordonna d'écarteler les Portugais et d'accrocher leurs membres le long des routes publiques.

Lorsque cette sentence fut connue, les femmes portugaises témoignèrent leur douleur par des manifestations si touchantes qu'elles allèrent au cœur des compatissants insulaires. Les dames de Lequio se rassemblèrent autour des condamnés, et, prenant part à leur chagrin, résolurent d'intercéder en leur faveur. Elles écrivirent en conséquence une lettre à la mère du roi, qu'elles appelaient « une perle sacrée formée dans le plus grand coquillage des eaux les plus profondes ; » la conjurant de prendre pitié des étrangers et d'insister pour obtenir leur pardon. La compassion féminine ne fut pas sans résultat : les Portugais furent mis en liberté et reçurent un navire avec lequel ils firent voile vers la Chine. « C'est de cette façon, dit Pinto, que nous partîmes de Pungor, ville capitale de l'île de Lequio, dont je vais donner ici une courte description, à cette fin que si quelque jour il plaisait à Dieu d'inspirer à la nation portugaise, pour la plus grande gloire de la religion et pour le profit que le royaume en peut tirer, d'entreprendre la conquête de cette île, on sache comment s'y prendre, les avantages qu'elle offre, et combien il est facile de s'en emparer. Les habitants, ajoute-t-il, ont peu de penchant pour les armes et une assez pauvre organisation militaire. »

Pinto arriva sain et sauf à Liampoo, d'où il revint à Ma-

lacca, fort peu enrichi par ses aventures. Là le gouverneur, Pedro de Faria, souhaitant de lui être utile, l'envoya remplir à Martaban une mission qui avait pour objet de conclure un traité de paix avec le roi de ce pays. Il n'y fut pas plutôt arrivé qu'il fut témoin d'une de ces terribles révolutions qui désolent si souvent les états orientaux. Le roi de Martaban fut assiégé par le roi de Brama, mis en déroute et fait prisonnier. On le jeta dans la rivière avec cinquante de ses principaux courtisans; ses femmes, au nombre de cent quarante, furent pendues la tête en bas. Beaucoup d'autres cruautés sont encore attribuées au roi de Brama, qu'une imagination européenne peut à peine concevoir, mais dont on voit encore de nos jours des exemples trop fréquents dans les pays orientaux. Mendez Pinto, avec quelques autres captifs portugais, fut emmené à Ava, d'où il accompagna l'ambassadeur du roi de Brama jusques à Timplan, ville capitale du Calaminham ou *Seigneur de l'Éléphant blanc.*

Il fit ce voyage sous l'humble costume d'un esclave. Le pays qu'il traversa pour se rendre à Timplan est encore fort peu connu, et les noms qu'il attribue aux différents lieux sont si évidemment défigurés qu'il y a peu d'instruction à tirer de son récit. La description de la « fête ou foire des païens, » à la pagode de Tinagoogoo coïncide exactement avec ce que l'on sait de la foire de Juggernaut. Des fanatiques s'y jetaient sous les roues des chars sacrés, et, se mutilant à coups de couteau, lançaient parmi la foule des lambeaux de leur chair. La statue de Tinagoogoo avait les cheveux d'un nègre, selon notre voyageur, et c'est là le caractère spécial des images de Buddha. Les exemples effrayants de dévotion fanatique que donnaient ses adorateurs faisaient remarquer à Pinto « combien peu nous faisons pour sauver nos âmes au prix de ce qu'ils font pour perdre la leur. »

A son retour à Malacca, Pinto fut mis à même de faire le commerce dans les îles de la Sonde, et de réparer ainsi sa fortune tant de fois perdue; mais le repos et la prospérité n'appartenaient pas à sa vie hasardeuse. Peut-être d'ailleurs doit-on attribuer à sa légèreté et à l'inconstance de son caractère ce concours de circonstances qui l'enveloppait dans toutes les révolutions, et fit de sa vie une succession non

interrompue d'aventures merveilleuses. Il entra à Malacca dans la compagnie de Jésus, et y écrivit une description de Siam et de Pégu, faite évidemment dans le but d'encourager les missionnaires à convertir les habitants de ce pays. Il paraît que les Siamois sont dans l'habitude de crier toutes les fois qu'ils éternuent : *Sam Ropi!* ou *Trois et Un!* expression mystérieuse qui indiquait, chez ces peuples, suivant le pieux novice, une grande disposition à devenir chrétiens (1). Il visita ensuite la Chine, et accompagna au Japon, en 1556, le missionnaire Be'quior; il paraît s'être acquitté à merveille de cette mission; car à son retour en Portugal, en 1558, il rapporta avec lui un certificat de ses services émané du gouverneur de Malacca et conçu en termes pompeux. Mais la cour attacha moins de prix à ses aventures qu'il ne leur en supposait lui-même; et il se plaint amèrement qu'après avoir enduré au service de son pays les misères les plus rudes pendant plus de vingt et un ans, il n'en avait reçu aucune récompense. On refusa long temps toute confiance aux récits de *Mendax* Pinto, comme se plaisait à l'appeler un écrivain des plus savants (2), et un grand poète dramatique a donné cours à l'opinion qui lui était contraire (3). Mais, à mesure que nous avons acquis une connaissance plus approfondie des pays qu'il a visités, sa réputation s'est peu à peu rétablie, et il est désormais impossible de regarder ses voyages comme de pures fictions. Sans contredit il embellit ses aventures; mais cette liberté qu'il prend, aussi bien que les contradictions dont il se rend coupable en plus d'un endroit, sont pardonnables à un homme illettré qui écrit de mémoire et dont le goût est égaré par l'attrait mystérieux que l'ignorance ressent toujours pour ce qui est inexplicable. Son volume, après tout, est moins remarquable par ses exagérations que par la multitude d'événements et de particularités adroitement mis en relief et racontés avec une vraisemblance surprenante. Lorsqu'il nous raconte ses conversations avec

(1) Diversi Avisi dall' India di Portogallo dall' anno 1551 sino al 1558, dalli Rev. Padri della Compagnia di Giesu. 12mo. Venet.

(2) Astley's Collection, vol. I, p. 85.

(3) Ferdinand Mendez Pinto was but a type of thee,
Thou liar of the first magnitude! *Shakespeare.*

les Chinois et d'autres indigènes de l'Orient, il appelle certainement son imagination à son secours. Il faut considérer cependant qu'il a vécu pendant plusieurs années au milieu d'aventuriers de toute nation, que rarement il se trouvait sans interprète, et que, dans toutes ses descriptions, il observe les convenances du langage et des mœurs orientales avec une fidélité qu'il n'aurait pas eue s'il ne les avait étudiées sur nature. Nulle part il ne se montre très-fanfaron de courage; au contraire, il nous apparaît toujours comme le moins considéré de ses compatriotes, et, à vrai dire, ni eux ni lui n'ont beaucoup à se louer de leur rôle dans les aventures qu'il rapporte. La simplicité et le coloris de son style, ainsi que la variété des épisodes rapportés par lui, donnèrent un grand succès à son histoire, qui fut long-temps regardée en Portugal comme une production classique.

CHAPITRE X.

VOYAGES AU NORD.

Voyages de Sébastian Cabot. — Première découverte de Terre-Neuve. — Les Cortereals. — Voyages des Français.— Le Canada. — Premières expéditions des Anglais. —Essais pour trouver un passage au nord-est.— Destinée de sir Hugh Willoughby. — Richard Chancelor se rend à Moscow. — Sa réception. — Stephen Burrow parvient au détroit de Waigatz. — Frobisher cherche sur mer le passage au nord-ouest. — La terre de glace. — Il ramène en Angleterre quelques Esquimaux. — Prétendu minerai d'or. — Son second voyage.— Ses vaisseaux chargés de minerai. Il repart une troisième fois pour fonder une colonie. — Il échoue. — Voyage de sir Humphrey Gilbert. — Les vaisseaux pourvus de divertissements. — Il établit une colonie à Terre-Neuve. — Il continue ses découvertes et meurt.

Les conquêtes des Espagnols et des Portugais dans le Nouveau-Monde et dans l'est offrent une si brillante suite d'exploits et de découvertes qu'elles tiendront toujours la première place dans un résumé historique des travaux de la géographie. Mais, tandis qu'elles s'accomplissaient, d'autres nations surveillaient ces mouvements et calculaient tous les avantages qui pouvaient résulter de ces accroissements dans la connaissance du globe. Celles ci ne procédèrent pas, il est

vrai, dans leurs recherches par élans aussi hardis, mais la patience et la longanimité de leurs efforts devaient en définitive conduire plus sûrement à des succès profitables. L'Angleterre en particulier ne tarda point à se distinguer comme une école d'intrépides et habiles marins.

Jean Gavotta, ou Cabot, Vénitien de naissance, arriva en Angleterre et s'établit à Bristol sous le règne de Henri VII. Ce monarque, qui n'espérait plus pouvoir former un engagement avec Colomb, accorda volontiers sa protection à l'aventurier Vénitien, dont la réputation comme pilote était de fort peu inférieure à celle du célèbre Génois. Par une charte patente, datée du 5 mars 1496, il octroya à Cabot et à ses trois fils, Louis, Sébastian et Sancius, la permission d'aller à la recherche des terres inconnues, de les conquérir et d'y établir des colonies. Dans les récits qui nous sont restés des voyages entrepris en vertu de cette concession royale, on trouve d'inconciliables contradictions. Sébastian Cabot, lui seul, nous fournit quelques renseignements certains. Dans son rapport adressé au légat du pape en Espagne (1) on lui fait dire que « comprenant, d'après la conformation de la sphère, que s'il naviguait au nord-ouest il arriverait nécessairement à l'Inde par un chemin plus court, il fit passer son plan sous les yeux du monarque, par les ordres duquel deux caravelles furent aussitot pourvues de toutes choses nécessaires au voyage qui commença, s'il s'en souvenait bien, dans les premiers jours de l'été, en l'année 1496. Il débuta en conséquence par naviguer vers le nord-ouest, ne croyant pas rencontrer d'autre terre que celle du Cathay, et pensant de là cingler vers l'Inde, mais, après quelques jours, il s'aperçut que la terre continuait au nord, ce qui lui fut un grand déplaisir. Neanmoins, naviguant le long de la côte pour voir s'il trouverait quelque golfe au moyen duquel il pût tourner le continent, il vérifia que la terre se prolongeait jusqu'au 56e degré sous le pôle arctique. Et voyant qu'en cet endroit la côte tournait vers l'est, ce qui le fit désespérer de trouver un passage, il revint sur ses pas et descendit les côtes de ce continent jusque vers l'équateur (toujours avec l'intention de découvrir un passage vers l'Inde), de façon

(1) Ramusio et Hakluyt.

qu'il parvint à cette portion de terre ferme qu'on appelle maintenant la Floride. Là, les subsistances venant à lui manquer, il partit pour revenir en Angleterre, où il trouva le peuple en grande émotion, se préparant à guerroyer en Écosse, ce qui fit notablement négliger son voyage. »

Il est probable que Jean Cabot et son fils découvrirent, lors de cette première expédition, l'île de Terre-Neuve, à laquelle ils donnèrent le nom de *Prima vista*. Il paraît qu'ils ramenèrent avec eux en Angleterre trois des indigènes ; « ces sauvages, est-il dit, étaient vêtus de peaux de bêtes, mangeaient de la chair crue, et parlaient une langue que personne ne pouvait comprendre ; semblables d'ailleurs par leur manière d'être à des bêtes brutes que le roi reçut quelque temps après.(1) » Ramusio rapporte que Cabot navigua jusqu'au 67e degré et demi de latitude nord, et l'on trouve mentionné par un autre écrivain contemporain, qu'il avait rencontré des tribus indiennes chez lesquelles le cuivre était en abondance (2). Sébastian Cabot fit en 1516, avec sir John Pert, un voyage à Porto-Rico, et ensuite il revint en Espagne, d'où il conduisit à Rio de la Plata cette expédition que nous avons signalée plus haut (3). Mais dans l'année 1548, Henri VIII étant sur le trône, il revint en Angleterre, et à l'accession d'Édward VI au trône, il fut par le jeune monarque créé Pilote-Chef, recevant en outre de lui une pension à vie de 500 marcs, ou de 166 livres 13 shellings 4 deniers par an, récompense magnifique pour l'époque, et certes bien méritée. Cabot fut placé à la tête de la Société des Aventuriers de commerce, et par son zèle, la maturité de son jugement, comme par sa vaste expérience, contribua beaucoup à faire naître et à diriger cet esprit d'entreprises maritimes par lequel l'Angleterre s'est élevée à la supériorité navale qu'elle possède maintenant.

Les découvertes de Cabot attirèrent bientôt l'attention des Espagnols et des Portugais, qui ne craignaient rien tant que de se voir disputer l'empire des mers. Du reste, on ne peut guère douter qu'un navigateur portugais n'eût découvert

(1) Hakluyt.
(2) Peter Martyr.
(3) Voir la page 84.

Terre-Neuve long-temps avant Cabot. Jean Vaz Costa Corteréal, gentilhomme de la maison royale, avait exploré les mers du nord, par ordre d'Alphonse V, vers l'année 1463, et avait découvert la terre de Baccalhaos (*Terra de Baccalhaos*) ou Terre de la Morue, dans la suite appelée Terre-Neuve (1). On a même quelque raison de croire que non-seulement les Portugais avaient l'habitude de pêcher sur les célèbres bancs, mais qu'ils y avaient aussi formé quelques établissements vers la fin du quinzième siècle. Gaspar, fils de Jean Corteréal, partit de Lisbonne dans l'année 1500, et, cinglant des Açores vers le nord, découvrit sous le 60e degré une terre à laquelle il donna le nom de *Terra Verde*, en anglais *Greenland*. D'après son propre récit, il paraît qu'ayant employé près d'un an à ce voyage, il avait découvert entre l'ouest et le nord-ouest un continent jusqu'alors inconnu au reste du monde; qu'il en parcourut la côte sur une étendue de huit cents milles; que selon ses conjectures cette terre avoisinait une région dont les Vénitiens s'étaient déjà rapprochés (2) et située presque sous le pôle nord; qu'enfin il ne put avancer plus loin, arrêté par les grandes montagnes de glace qui encombraient la mer, et par les neiges amoncelées. Le grand pays découvert par Corteréal est évidemment celui que l'on connaît à présent sous le nom de *Labrador* et auquel les écrivains géographes du seizième siècle donnèrent souvent le nom de *Cortérealis*.

Gaspar Corteréal, enhardi par ses découvertes et se tenant pour certain de découvrir au nord-ouest un passage vers l'Inde, obtint aisément du roi la permission d'entreprendre un second voyage; il partit de Lisbonne au mois de mai 1501, et pour ne plus revenir. Sa route, dit-on, fut heureuse jusqu'au Groënland, mais là un orage sépara les vaisseaux; son compagnon parvint à regagner le Portugal; quant à Corteréal on n'en eut plus de nouvelles.

Son frère Michael Corteréal partit à sa recherche, l'année suivante, avec trois vaisseaux. Lorsqu'ils arrivèrent sur la côte de la terre nouvellement découverte, côte coupée par un grand nombre de bras de mer et de rivieres, les navires se

(1) Barrow's Chronological History of Voyages in the Arctic Regions.

(2) Allusion aux voyages des Zéni; voir le vol. 1, p. 221.

séparèrent, afin de l'examiner plus en détail, après s'être donné rendez-vous sur un point déterminé pour le 20 du mois d'août. Deux des vaisseaux s'y trouvèrent suivant la convention faite, mais Michael Corteréal ne reparut pas, et l'on n'a jamais su quel avait été son destin. Vasco Eanes Corteréal, grand-maître de la maison du roi, ne pouvant se consoler d'avoir ainsi perdu ses frères, résolut de partir lui-même pour éclaircir le mystère qui enveloppait ainsi leur sort. Mais le roi, qui avait déjà perdu en eux deux de ses plus précieux serviteurs, voulut sauver le troisième, et aucunes supplications ne purent le déterminer à laisser s'exposer aux dangers de la mer le dernier rameau d'une famille à laquelle il était sincèrement attaché.

Ces voyages, si malheureux pour ceux qui les dirigeaient, n'en familiarisèrent pas moins les marins portugais avec la navigation sur l'Océan septentrional, et par là ne contribuèrent pas médiocrement aux progrès des découvertes dans cette direction. D'abondantes pêcheries furent établies par les Portugais sur les bancs de Terre-Neuve, où se trouvèrent à la fois réunis jusqu'à trois cents navires venus des seuls ports de Viana et Aveiro. Cette source de prospérités ouverte par les efforts et, l'on peut dire, par le dévouement des Corteréals, ne fut tarie qu'après la soumission du Portugal à un sceptre étranger (1).

La nation française elle seule paraît être demeurée longtemps indifférente à cette curiosité ou à cet amour de la gloire qui poussait les autres nations dans la carrière des découvertes géographiques. Les Français néanmoins ne méprisaient nullement les bénéfices commerciaux, et profitaient sans perdre de temps des découvertes faites par leurs voisins. En 1508, un marin de Dieppe nommé Aubert ou Hubert, se rendit à Terre-Neuve, d'où il ramena un des naturels de ce pays, lequel fut montré à Paris devant toute la cour. Mais cette aventure ne fut pas suivie d'entreprises nouvelles, et nous n'entendons signaler aucune découverte française jusqu'en 1534, époque à laquelle Jacques Cartier explora le fleuve Saint-Laurent; encore y avait-il été précédé sans aucun doute par Corteréal et par le navigateur espagnol

(1) Barrow.

Velasco. Nous apprenons de Cartier que, parmi les naturels habitant les rivages nord du Saint-Laurent, les hameaux, ou réunions de maisons, étaient appelées Canada, nom que les Européens ont ensuite étendu à tout le pays. Une dérivation plus chimérique a été long-temps attribuée au baptême de ce pays. On disait que lorsque les Espagnols étaient entrés pour la première fois dans le fleuve, cherchant vainement à y découvrir des vestiges de métaux précieux, ils s'écriaient désappointés : *Aca nada!* ce qui veut dire « rien ici ! » et que ces paroles, apprises par les sauvages, se trouvant répétées par eux aux Européens survenus depuis, avaient été prises mal à propos pour le nom de leur pays.

La passion des découvertes paraît aussi s'être affaiblie en Angleterre au commencement du seizième siècle, ou, ce qui est plus probable, les efforts mal entendus des premiers voyageurs ne furent pas couronnés d'assez brillants succès pour attirer l'attention des historiens contemporains. La première entreprise que nous voyons tenter par des Anglais seuls, fut due aux suggestions de M. Robert Thorne, riche marchand de Bristol, qui avait long-temps résidé à Séville, et qui s'y était pénétré de l'ardeur des découvertes géographiques. On dit qu'il exhorta le roi Henri VIII « avec de très-puissantes et de très-solides raisons, à faire partir des découvreurs voire pour le pôle nord. » En effet, un voyage de cette espèce eut lieu à cette époque. Les historiens nous disent « que le roi Henri VIII envoya deux beaux navires bien équipés et approvisionnés, et renfermant plusieurs hommes habiles, à la recherche de pays étrangers; ils sortirent de la Tamise le vingtième jour de mai dans la dix-neuvième année de son règne, qui était l'an 1527 depuis la mort de Notre-Seigneur Jésus-Christ (1). » Tout ce que nous savons du résultat de ce voyage, c'est qu'un des navires fut jeté au nord de Terre-Neuve. En 1536, un voyage de découvertes dans les régions nord-ouest de l'Amérique fut de nouveau projeté par un habitant de Londres nommé Hore, « homme de belle taille, de grand courage et adonné à l'étude de la cosmographie. » Il est à remarquer que sur cent vingt personnes qui partirent

(1) Hakluyt.

avec lui, trente venaient des universités et des écoles de droit; d'où l'on peut conclure que le désir d'élargir le domaine de la science et de satisfaire ses nobles curiosités était, plus que les spéculations mercantiles, l'objet du voyage dont nous parlons. Mais cette entreprise eut une fin malheureuse que ne méritait pas le désintéressement avec lequel elle avait été conçue. A leur arrivée à Terre-Neuve nos voyageurs souffrirent tellement de la famine qu'ils furent réduits à l'horrible nécessité de se nourrir de chair humaine. Pendant qu'ils recueillaient dans les bois les racines nécessaires à leur subsistance, quelques-uns d'entre eux furent traîtreusement assassinés, et dévorés par leurs compagnons. Le capitaine ayant connu cette circonstance voulut ramener son équipage au sentiment du devoir, et lui apprendre la résignation en relevant ses espérances. Mais la famine augmenta, et ils furent poussés à la nécessité de tirer au sort afin de savoir lequel d'entre eux devait être condamné à périr pour le salut de tous ses camarades. Le même soir, un navire français arriva sur la côte, et, par un stratagème dont nous ne connaissons point les détails, les Anglais parvinrent à s'en emparer ; ils revinrent ensuite dans leur patrie. Plus tard, le roi Henri VIII indemnisa largement les Français tout en excusant la violence à laquelle s'étaient portés les aventuriers anglais dans un moment de nécessité absolue.

Le commerce étranger de l'Angleterre durant le seizième siècle ne s'étendait guère au-delà des villes de la Flandre, de l'Islande, et d'une petite pêcherie sur les bancs de Terre-Neuve. Mais la présence et les conseils de Sébastian Cabot, qui connaissait parfaitement les hardies navigations des Espagnols, élargit les vues et enflamma l'ambition d'un peuple qui n'ignorait pas de quoi il était capable. Lorsque ce navigateur expérimenté fut nommé grand pilote de l'Angleterre par Edward VI, il fut en même temps constitué « gouverneur du commerce et chef de la compagnie des marchands aventuriers pour la découverte de contrées, états, îles et villes inconnues(1). » Par ses avis, et sous sa direction, on entreprit

(1) Governour of the mysterie and compânie of the marchants adventurers for the discoverie of regions, dominions, islands and places unknowen.

en 1553 un voyage dont le but était de découvrir par le nord-est un passage vers le Cathay. On équipa pour cette expédition trois navires dont sir Hugh Willoughby fut nommé capitaine général. Richard Chancelor, premier pilote de la flotte, commandait l'*Edward Bonaventure*. Les chefs de cette expédition, ne doutant en aucune manière de son succès, n'avaient omis aucune des précautions que l'on jugeait nécessaires à cette époque pour le salut des vaisseaux destinés à naviguer dans la mer des Indes, et ils firent revêtir les leurs d'un doublage de plomb afin de les préserver des vers si dangereux sous les climats chauds pour les revêtements en bois. C'est là le premier exemple que nous trouvions en Angleterre de navires doublés en métal. Depuis long-temps, comme nous l'avons vu, cette précaution était familière aux marins espagnols (1).

Pendant que les navires étaient à l'ancre auprès de Greenwich, résidence de la cour à cette époque, les matelots reçurent toutes les marques de la faveur royale qui pouvaient flatter et encourager des hommes prêts à s'embarquer dans une entreprise importante et dangereuse. Mais ce voyage, commencé sous de si heureux auspices, se termina de la manière la plus déplorable. Le courageux Willoughby et ses associés, tous les marchands, les officiers, et l'équipage de son navire, aussi bien que les personnes, au nombre de soixante-dix, montées sur la *Bona Confidencia*, périrent misérablement de froid et de faim sur une portion stérile et déserte des côtes est de la Laponie, à l'embouchure d'une rivière appelée Arzina, non loin du hâvre de Kegor. Les vaisseaux et les cadavres de ceux qui avaient péri furent découverts l'année suivante par quelques pêcheurs russes; par les papiers trouvés sur le vaisseau de l'amiral et spécialement par la date de son testament, on a su que la plupart des individus montés sur les deux navires vivaient encore au mois de janvier 1554. Ils étaient entrés dans la rivière le 18 septembre de l'année précédente. Il ne paraît pas que des journaux réguliers fussent tenus sur les vaisseaux. Le livre de sir Hugh Willoughby contenait à peine quelques

(1) Voir la page 180. Hist. chron. de Barrow, p. 66.

notes et ne faisait allusion à la détresse où il se trouvait que par le peu de lignes suivantes :

« Etant demeurés dans ce hâvre l'espace d'une semaine, voyant l'année se terminer, et aussi un très-mauvais temps, glace, neiges et pluies, comme si nous eussions été au fort de l'hiver, nous pensâmes plus convenable d'y prendre nos quartiers. C'est pourquoi nous envoyâmes trois hommes au sud-sud-ouest afin de découvrir les habitants du pays, lesquels firent un voyage de trois jours sans en trouver aucun. Après cela nous en envoyâmes trois autres à l'ouest, lesquels voyagèrent quatre jours sans rien découvrir. Enfin nous en fîmes partir trois dans la direction du sud-est; ils revinrent de même au bout de trois jours sans avoir rencontré aucune trace d'homme ou d'habitation humaine. »

Richard Chancelor le pilote fut plus heureux dans son voyage. Il paraît qu'il maintint constamment sa course au nord; « où, pour nous servir de ses expressions, il navigua si loin vers cette portion inconnue du monde, qu'il arriva enfin dans un endroit où la nuit n'existait pas, mais où une lumière continuelle et l'éclat d'un soleil sans nuage frappait sans relâche une vaste et puissante mer. » Enfin, il pénétra dans une grande baie où il trouva des indigènes que son arrivée parut alarmer; mais, lorsqu'ils connurent mieux « la singulière douceur et courtoisie des étrangers, ils leur apportèrent des provisions et entrèrent avec eux en rapports familiers. » Nos navigateurs apprirent que le pays dans lequel ils étaient arrivés était la Russie ou Moscovie, gouvernée par un roi qu'on appelait Juan Vasilovich. Chancelor mena fort adroitement ses négociations, et eut le courage d'entreprendre un voyage de près de quinze cents milles pour arriver jusqu'à Moscow; il y fut favorablement reçu, et son habile entremise jeta les bases de ces rapports commerciaux qui depuis lors ont perpétuellement subsisté, presque sans interruption, entre l'Angleterre et la Russie.

Le recit de sa première entrevue avec le czar de Moscow est extrêmement curieux et divertissant. Les voyageurs anglais furent surpris outre mesure par la pompe et la magnificence de la cour russe. L'empereur conserva d'abord vis-à-vis des étrangers une attitude fière et pleine de réserve; mais,

lors de leur seconde entrevue, il conversa plus familièrement avec eux. « Le prince les fit venir près de sa table et leur offrit à chacun une coupe remplie de sa propre main ; il prit ensuite par poignées la barbe de maître George Killingworthes, qui descendait jusque sur la table, et la montra en souriant au métropolitain, lequel, paraissant la bénir, dit en russe : « Voilà un présent du Seigneur. » En effet, elle était à cette époque non-seulement épaisse, large et d'une belle couleur blonde, mais elle avait encore cinq pieds deux pouces de longueur à partir de ses racines. » Le printemps suivant Chancelor partit d'Archangel, et arriva sain et sauf en Angleterre, rapportant avec lui une lettre écrite par le czar à Edward VI (1). Les résultats heureux du voyage de Chancelor, et la perspective de nouer des relations de commerce avec un vaste empire, compensèrent aux yeux du public les malheurs arrivés à Willoughby et l'échec qu'avait reçu dans son principal objet l'expédition par lui commandée. Une nouvelle charte patente fut octroyée à la société des aventuriers marchands, et Richard Chancelor fut envoyé, ainsi que deux autres commissaires, pour stipuler avec le czar de Moscovie les priviléges commerciaux et les immunités qu'il lui plairait d'accorder à la compagnie nouvellement constituée. Nos aventuriers reçurent ordre de ne pas se borner à la recherche des avantages commerciaux, mais de recueillir aussi toutes sortes de renseignements, et surtout « d'apprendre, quoi qu'il dût en coûter, comment des hommes pourraient, soit par terre, soit par mer, passer de la Russie au Cathay. »

Mais, tandis qu'on s'apprêtait à faire partir une seconde fois Chancelor pour la Russie, où l'appelaient les singuliers événements de sa première expédition, la recherche d'un passage au nord-est ne fut pas tout-à-fait abandonnée. Stephen Burrow, qui avait accompagné Chancelor dans le précédent voyage, partit au mois d'avril 1556 sur un petit navire, afin d'explorer les mers du nord. Vers les derniers jours de juillet, Burrow et ses compagnons arrivèrent dans l'île de Waigatz, où ils apprirent des Russes que la côte opposée était appelée *Nova-Zembla* ou la terre nouvelle, et que les peuples qui rési-

(1) Hakluyt.

daient dans ces grandes îles, généralement appelés Samoïèdes, n'habitaient pas de maisons, mais bien des tentes faites de peaux de cerfs. En abordant, les Anglais trouvèrent une multitude d'idoles appartenant à ces peuples; elles étaient grossièrement sculptées, et dans quelques endroits souillées de sang. La force des vents d'est empêcha nos aventuriers de passer outre; et, après avoir hiverné à Colmagro, ils revinrent en Angleterre l'année suivante. Sur ces entrefaites, Chancelor avait rempli avec succès sa mission à Archangel et à Moscow. Lorsqu'il revint en 1556, il était accompagné d'Osep-Neped, ambassadeur du czar. Mais leur voyage fut très-malheureux, et sur quatre navires qui composaient la flotte, trois naufragèrent complètement. Celui où étaient embarqués Chancelor et l'ambassadeur russe fut jeté dans la baie de Pitsligo, sur la côte orientale de l'Écosse; Chancelor et la plus grande partie de ses gens s'y noyèrent; l'ambassadeur fut sauvé à grand' peine. On le conduisit à Londres au milieu de pompes extraordinaires; il y fut traité avec beaucoup d'égards et de distinction; aussi désormais les relations commerciales des deux pays se trouvèrent établies sur une base plus solide et sur un pied d'intimité tout autrement resserrée qu'auparavant (1).

Les efforts ainsi faits pour découvrir au nord-est un passage vers les Indes, encore qu'ils n'atteignissent pas leur objet spécial, amenèrent, comme presque toutes les autres luttes de l'énergie et de la volonté humaines, des avantages, qui, pour être imprévus, n'en étaient pas moins incontestables. Du reste, les bons résultats aussi bien que les désappointements de pareils voyages étaient faits pour stimuler l'essor des découvertes dans une autre direction, et pour ramener les esprits vers l'idée d'un passage au nord-ouest faisant le tour de l'Amérique et conduisant vers le Cathay et les Indes orientales; à l'appui de l'opinion qui considérait ce passage comme praticable, on faisait valoir beaucoup d'observations justes, étayées par des récits, quelques-uns équivoques, la plupart évidemment fabuleux. Martin Frobisher, marin habile et expérimenté, s'était persuadé que ce voyage était non-seulement possible, mais d'une exécution facile,

(1) Hakluyt, vol. I.

et « comme c'était la seule chose au monde, parmi celles qui restaient à faire, où une âme élevée pût chercher la fortune et la gloire, » il persista durant quinze années à poursuivre les moyens d'équiper l'expédition sur laquelle reposaient toutes ses espérances.

Enfin, en 1576, grâces au patronage de Dudley, comte de Warwick, il put fréter deux petits navires, l'un de trente-cinq et l'autre de trente tonneaux. Au moment où nos aventuriers passèrent devant Greenwich, la reine Elizabeth leur adressa un adieu encourageant et, du haut d'un balcon, agita son mouchoir pour répondre à leur salut. Le 11 juillet, Frobisher découvrit une terre qu'il supposa être la Terre Glacée (*Friezeland*) de Zeno : mais ce qu'il croyait être une île est évidemment la partie sud du Groënland. Les glaces flottantes le forcèrent à diriger sa course au sud-ouest jusqu'à ce qu'il eût atteint le Labrador. Faisant voile au nord le long de cette côte, il pénétra dans un détroit situé par le 63° 8' de latitude, et qu'on appela depuis le bras de Lumley (*Lumley's inlet*). Nos voyageurs prirent les Esquimaux qui venaient à eux dans leurs barques, ou kajaks, pour des marsouins ou quelqu'autre espèce de poissons bizarres. Frobisher repartit pour l'Angleterre, où il arriva le 2 octobre, emmenant un de ces « étrangers païens dont on n'avait jamais vu, ni lu, ni appris par ouï dire qu'il en existât de pareils. » Il avait « acquis l'estime de tous par sa grande et notable entreprise, et surtout par l'espoir qu'il faisait concevoir d'un prochain passage vers le Cathay. » Il arriva qu'un de ses marins rapporta une pierre comme souvenir de son voyage dans des contrées lointaines ; mais sa femme l'ayant jetée dans le feu, la vit tout-à-coup « se couvrir d'un filet d'or. » Cet accident fit du bruit, et les affineurs de Londres, ayant été appelés pour faire l'analyse de ce caillou, affirmèrent qu'il renfermait une notable quantité d'or. Ainsi, l'espoir de trouver des métaux précieux vint de nouveau se joindre aux autres motifs qui pouvaient faire entreprendre les voyages lointains et les recherches géographiques. La reine manifesta hautement qu'elle se montrerait favorable à de nouvelles entreprises ; et Frobisher partit de rechef au mois de mai 1577, avec trois navires, dont l'un avait été équipé aux frais de sa majesté. Il

avait observé avec sagacité que la glace qui encombre les mers du nord doit se former dans les détroits ou dans les mers intérieures qui avoisinent le pôle, mais que la pleine mer ne se congèle jamais. Il cingla vers le détroit où son dernier voyage s'était achevé, et chercha l'endroit où ce qu'on croyait être du minerai d'or avait été ramassé ; mais, en parcourant toute l'île, on n'en trouva pas « gros comme une noisette. » Cependant sur les îles voisines il en existait des quantités considérables. En examinant le détroit de Frobisher, les Anglais ne purent jamais établir avec les naturels des relations pacifiques. Ils s'emparèrent de deux femmes; l'une d'elles, vieille et laide, fut regardée comme sorcière, et en conséquence immédiatement relâchée. Cette fois l'or, et non plus les découvertes, était le but avoué du voyage ; nos aventuriers s'occupèrent à faire une cargaison, et prirent à bord plus de deux cents tonneaux du minerai brillant qu'ils supposaient être de la gangue d'or. Lorsque le chargement fut complet, ils repartirent pour leur pays, et, quoique les vaisseaux fussent dispersés par de violents orages, ils arrivèrent sains et saufs en différents ports d'Angleterre.

La reine et les personnes qui s'étaient engagées dans les frais de l'expédition furent enchantées de voir « que le minerai rapporté avait tous les caractères de l'or et faisait espérer de grands profits; ce dernier voyage augmentait aussi beaucoup l'espoir de trouver un passage au Cathay. » La reine donna le nom de *Meta incognita* au pays nouvellement decouvert et sur lequel il fut résolu qu'on établirait une colonie. Dans ce dessein, on apprêta une flotte de quinze navires, à bord de laquelle on mit cent personnes désignées pour former cet établissement et qui devaient garder avec elles, pendant toute la première année, trois des vaisseaux. Les douze autres étaient destinés à rapporter des cargaisons de gangue d'or. Frobisher fut nommé amiral de l'expédition, et reçut de la reine, en prenant congé, une chaîne d'or en récompense de sa conduite passée. La flotte mit à la voile le 31 mai 1578. Trois semaines après elle découvrit la Terre Glacée dont elle prit formellement possession ; puis elle cingla directement vers le détroit de Frobisher. Jusqu'alors le voyage avait été heureux; mais des contrariétés et des malheurs de

toute sorte vinrent s'opposer à l'établissement de la colonie. De violents orages dispersèrent la flotte ; des bancs de glaces encombrèrent le détroit ; une petite barque à bord de laquelle était la maison de bois destinée à loger les colons fut écrasée entre deux blocs de glace et disparut à l'instant sous l'eau ; des brumes épaisses, une neige abondante, des marées et des courants d'une violence extraordinaire jetèrent les marins hors d'eux-mêmes, et occasionnèrent mille désastres. Enfin, après avoir supporté les plus extrêmes souffrances, il fut résolu qu'on reviendrait en Angleterre, et qu'on différerait jusqu'à l'année suivante tous les projets relatifs à la colonie. Les tempêtes qui avaient rendu inutile cette première expédition poursuivirent la flotte durant sa traversée de retour ; les vaisseaux furent séparés par elles, mais arrivèrent néanmoins, avant le commencement d'octobre, sur divers points de la côte anglaise (1).

Le *bûcher de Bridgewater*, en revenant en Angleterre, rencontra au sud-est de la Terre Glacée et par le 57e degré et demi de latitude une grande île découverte alors pour la première fois ; il navigua durant trois jours le long de la côte ; la terre paraissait être fertile, boisée, et presque tout entière en plaines ouvertes. D'après ce renseignement, l'île fut tracée sur nos cartes, mais on ne l'a jamais revue depuis, et certainement elle n'existe pas, bien qu'on ait récemment retrouvé, à la suite d'un sondage, un banc de terre qui a ressuscité l'opinion que la terre glacée de Zeno et celle qu'avait rencontrée le *bûcher de Bridgewater* n'était qu'une seule et même île engloutie par un tremblement de terre (2).

Après son premier voyage, qui seul avait pour objet de découvrir des pays inconnus, Frobisher parut avoir perdu toute bonne chance. Lorsque l'on vit trompées les espérances avides qu'il avait excitées, ses voyages perdirent toute leur valeur, et lui-même, pendant quelque temps, tomba dans un oubli complet. Mais en 1585, il servit sous les ordres de sir Francis Drake, dans les Indes occidentales ; trois ans plus tard, il commanda un des plus gros navires de la flotte qui

(1) Hakluyt, vol. III.
(2) Barrow's chron. hist., p. 94.

battit l'*Armada*, et dans cette occasion périlleuse sa brillante valeur lui valut les honneurs de la chevalerie.

L'ardeur que Frobisher déploya dans la recherche d'un passage au nord-ouest fut, selon toute apparence, entretenue par la lecture des écrits de sir Humphrey Gilbert, que ses brillants talents et son caractère romanesque rendirent célèbre à cette époque. Lorsque nous contemplons les premières découvertes des Espagnols et des Portugais, nous voyons des aventuriers nécessiteux, hommes, pour la plupart, sans réputation et sans fortune, chercher, violemment et dans des torrents de sang versé, un profit honteux joint à une licence sans bornes pour leurs habitudes désordonnées. Mais les navigateurs anglais qui, sous le règne d'Élisabeth, cherchèrent à faire connaître les diverses parties du monde, appartenaient en général à des classes bien plus relevées, et agissaient en vertu de motifs tout autrement honorables. Ils entreprenaient les navigations les plus difficiles, sur des mers continuellement agitées par des tempêtes ou embarrassées de glaces, et cela dans des navires d'une construction frêle et du tonnage le plus minime ; ils luttaient contre toutes les difficultés, contre toutes les misères d'un climat rigoureux, la plupart du temps avec la perspective très-éloignée ou même sans la moindre espérance d'un avantage pécuniaire. Sir Humphrey Gilbert était un de ces nobles esprits que l'amour de la renommée et la soif de la science engagèrent dans la carrière des découvertes. En 1578, il obtint une patente royale l'autorisant à entreprendre des recherches à l'ouest, et à s'emparer des terres qui n'étaient déjà possédées, ni par un prince chrétien, ni par un de ses sujets. Cette concession était faite à perpétuité, mais d'avance déclarée nulle pour le cas où l'on n'en profiterait pas dans les six années à partir de sa date. Afin de satisfaire à cette dernière condition, sir Humphrey se prépara, en 1583, à prendre possession des parties nord de l'Amérique et de Terre-Neuve. A la même époque, la reine Élisabeth conféra au frère cadet de ce navigateur, Adrien Gilbert, le privilége de chercher un passage vers la Chine et les Moluques dans les directions du nord-ouest, du nord-est ou du nord, voulant que la compagnie dont il était le président s'assemblât désor-

mais sous le nom de « Confrérie pour la découverte du passage au nord-ouest. »

La flotte de sir Humphrey consistait en cinq navires de dix à deux cents tonneaux, dans lesquels étaient embarqués environ deux cent soixante hommes, au nombre desquels se trouvaient des charpentiers de navires, des maçons, des forgerons et des menuisiers, sans compter des minéralogistes et des affineurs; « pour amuser les matelots et séduire les peuplades sauvages, on les avait pourvus d'une grande diversité de musiciens, avec toutes sortes de colifichets, de danseurs mauresques, de chevaux d'enfant, de verroteries, etc. » Cette petite flotte arriva le 30 juillet sur les côtes de Terre-Neuve. Dès cette époque, on remarque que « les Portugais et surtout les Français ont un notable commerce de pêcherie sur le banc de Terre-Neuve, où se trouvent quelquefois réunies plus de cent voiles appartenant à ces deux nations. »

En entrant dans le Saint-John, on prit au nom de la reine possession du port et de deux cents lieues dans toutes les directions. Des portions de ce territoire furent concédées, mais l'attention du général se porta principalement sur la recherche des métaux précieux.

La colonie se trouvant ainsi établie, du moins en apparence, sir Humphrey Gilbert s'embarqua dans sa petite frégate l'*Ecureuil*, qui n'était, au fait, qu'une misérable barque de dix tonneaux. Prenant ensuite avec lui deux autres navires, il partit pour un voyage de découvertes au sud. L'un d'eux, le *Plaisir*, fit bientôt après naufrage au milieu des bas-fonds qui avoisinent l'île des Martres (*Sable-Island*), et sur un équipage de cent hommes, douze seulement échappèrent à ce malheur. Parmi ceux qui périrent se trouvaient l'historien et le minéralogiste de l'expédition; cette circonstance fit une impression profonde sur l'esprit de sir Humphrey, dont le caractère s'était complu en des rêves de gloire et de richesses. Il résolut alors de revenir en Angleterre; mais, comme sa petite frégate paraissait hors d'état d'accomplir un tel voyage, on le supplia de ne pas s'y risquer et de prendre passage sur la *Biche dorée*. Le courageux chevalier répondit à ces sollicitations : « Qu'après avoir traversé avec son petit équipage tant d'orages et de périls, il ne voulait pas l'aban-

donner au moment de revenir dans sa patrie. » Lorsque les deux navires eurent dépassé les Açores, on vit la frégate de sir Humphrey lutter avec peine contre une grosse mer. Elle surmonta cependant la première fureur des vagues; immédiatement après, les gens de la Biche virent le général assis en arrière du grand mât, un livre à la main, et l'entendirent s'écrier : « Courage, mes enfants ! on arrive aussitôt au ciel par mer que par terre! » Quelques heures après, cette petite embarcation, ainsi que tous ceux qui la montaient, furent engloutis par la mer, et l'on n'entendit plus parler d'eux. Telle fut la fin déplorable du brave sir Humphrey Gilbert, qui peut être regardé comme le père de la colonisation occidentale, et qui compte parmi les figures les plus en relief de l'époque la plus chevaleresque de l'histoire anglaise (1).

CHAPITRE XI.

VOYAGES AU NORD.

Voyages de John Davis. — Résultat de ses recherches. — Il croit à l'existence d'un passage au nord-ouest. — Expéditions septentrionales des Hollandais. — Voyages de William Barentz. — Cornelison traverse le détroit de Waigatz. — Barentz parvient jusqu'à l'extrémité nord de la Nouvelle-Zemble. — Description du cheval marin. — Second voyage de Barentz. — Renseignements fournis par les Samoïèdes. — Troisième voyage. — Découverte du Spitzberg et de Cherry-Island. — Barentz et son équipage passent l'hiver dans la Nouvelle-Zemble. — Leurs souffrances. — Réfraction extraordinaire. — Mort de Barentz, et voyage de ses gens dans des barques découvertes. — Tentatives des Danois pour explorer le Groënland. — Voyages de James Hall. — Destinée de Hall et de Knight. — Henry Hudson. — Il fait des observations sur l'inclinaison de l'aiguille aimantée. — Son voyage vers le pôle. — Second voyage. — Situation du pôle magnétique. — Description d'une sirène. — — Troisième voyage. — Découverte de la rivière Hudson. — Quatrième voyage. — Il navigue à l'ouest. — Pénètre dans la baie d'Hudson. — Récit de ses découvertes. — Révolte de l'équipage. — Hudson et les malades abandonnés à la merci des flots. — Retour des rebelles.

Le zèle et le talent déployés par Frobisher dans la recherche d'un passage au nord-ouest furent contrebalancés, ainsi que nous l'avons vu, par l'insuccès de ses recherches en fait de métaux précieux. La mauvaise issue des derniers

(1) Hakluyt, vol. III.

voyages rendit à la spéculation son premier et son plus noble caractère; on résolut de faire partir une expédition dont les découvertes géographiques seraient l'unique objet.

Les marchands de Londres, persuadés « de la probabilité de l'existence d'un passage au nord-ouest, » équipèrent deux petites embarcations, l'une de cinquante, l'autre de trente-cinq tonneaux, qu'ils placèrent sous les ordres de John Davis, marin habile et courageux. Il partit de Dartmouth, le 7 juin 1585, et vers le milieu de juillet se trouva près des régions occidentales du Groënland, où la côte offrait un aspect si sombre et si stérile que Davis lui donna le nom de Terre de la Désolation (*Land of Desolation*). Il y trouva une grande quantité de bois flottants et recueillit un arbre de plus de soixante pieds de long. En quittant cette côte, il se dirigea au nord-ouest où il trouva la terre sous le 60° 15' de latitude; à cette époque la température était moyenne, et la mer libre de glaces. Cette terre était un groupe d'îles parmi lesquelles se trouvaient des hâvres excellents et nombreux. Celui où Davis jeta l'ancre fut nommé par lui port Gilbert (*Gilbert's Sound*) en l'honneur de son patron, M. Adrien Gilbert, frère de l'infortuné sir Humphrey. Les indigènes étaient nombreux et favorablement disposés; ils dansèrent avec les matelots, et ensuite leur firent part de tout ce qu'ils possédaient. Le premier août, Davis cingla vers le nord-ouest, et le 6, il découvrit la terre sous le 66° 48' de latitude. Les navigateurs jetèrent l'ancre auprès d'un promontoire qu'ils appelèrent le mont Raleigh (*Mount Raleigh*) et « dont les pics reluisaient comme de l'or. » Ils nommèrent la terre qui s'avançait au nord le cap Dier (*Dier's cape*), et cap Walsingham (*Cape Walsingham*) celle qui s'avançait au sud. Continuant leur route vers le nord, ils découvrirent à l'ouest un détroit large de vingt à trente lieues et tout-à-fait libre de glaces. La couleur de la mer, en cet endroit, parfaitement semblable à celle de l'Océan, donnait à nos aventuriers les plus grandes espérances d'avoir trouvé le passage si long-temps désiré. Ils allèrent à soixante lieues vers l'ouest, jusqu'à ce qu'ils rencontrassent un groupe d'îles qui occupait le milieu du détroit.

Mais là des brouillards épais et des vents contraires les empêchèrent d'avancer plus loin, et, revenant en conséquence dans leur patrie, ils arrivèrent à Dartmouth le 30 septembre.

La découverte d'un passage ouvert à l'ouest ; les bonnes dispositions des naturels qui paraissaient prêts à alimenter un commerce actif de pelleteries; enfin le talent généralement déployé par Davis dans la direction de son voyage, encouragèrent les négociants de l'ouest de l'Angleterre à lui confier une seconde expédition.

Le 7 mai il repartit de Dartmouth, et, vers le milieu de juin 1586, il était parvenu à l'ouest du Groënland, où les naturels vinrent le rejoindre en grand nombre, apportant des peaux de veaux marins, des cerfs, des lièvres blancs, et des poissons destinés au commerce. Nos marins les croyaient sorciers et ajoutaient foi aux maléfices qu'ils semblaient pratiquer. Les pics de glace que vit Davis durant ce voyage étaient si énormes qu'il se refuse à les décrire, craignant que sa réputation de véracité n'en soit compromise. L'accumulation des glaces refroidit la température au point que les marins anglais s'en trouvèrent souffrants et découragés. Ce fut avec peine que Davis parvint à leur persuader de continuer leur voyage au nord. Sous le 66° 33' de latitude nord, un groupe d'îles fut signalé. La mer n'était alors obstruée par aucune glace; la température avait pris une chaleur extrême; les moustiques étaient en grand nombre et fort incommodes. Sous le 67° de latitude, ils trouvèrent une terre à l'ouest, et revenant au sud jusqu'au 54° ils virent d'innombrables bras de mer qui, d'après l'apparence des eaux, réveillaient toujours leur espoir de trouver un passage. Mais le temps étant devenu orageux sur la côte du Labrador, Davis cingla vers son pays et arriva en Angleterre au commencement d'octobre. Pendant la plus grande partie de ce voyage, il était resté isolé sur le *Clair de Lune*, petit navire de trente-cinq tonneaux.

Bien que, dans les expéditions précédentes, Davis ne fût parvenu ni à découvrir un passage au nord-ouest, ni à établir un commerce important, il avait si fort augmenté ses connaissances nautiques et trouvé tant de bras de mer dans la

direction de l'ouest, que son espoir de succès s'était accru au lieu de diminuer. En conséquence, il projeta un troisième voyage, et fit voile de Dartmouth avec deux bâtiments, le 19 mai 1587. Au mois de juin il arriva sur les côtes ouest du Groënland, le long desquelles il se maintint jusqu'à ce qu'il fût parvenu sous le 72° 12' de latitude, où, se trouvant en pleine mer, il vira du côté de l'ouest et fit quarante lieues dans cette direction sans apercevoir aucune terre. Les courants et la violence des vents du nord ayant repoussé les navires vers le sud, ils arrivèrent au détroit découvert par Davis lors de son premier voyage, que l'on appelle maintenant détroit de Cumberland (*Cumberland's strait*). Ils l'explorèrent durant environ soixante lieues, et, courant ensuite au sud-est en traversant un grand golfe, ils signalèrent par le 61° 10' de latitude une terre avancée à laquelle ils donnèrent le nom de cap Chidley. Il paraît ainsi que le détroit auquel a été donné le nom de Hudson a été, en fait, découvert par Davis, dont le nom est d'ailleurs fort justement resté à celui qu'il avait traversé sous la latitude nord la plus éloignée.

Davis arriva en Angleterre le 15 septembre. Le résultat de ses trois voyages n'était pas fait pour encourager les négociants à aider plus long-temps ces recherches toujours inutiles. Mais son zèle était resté le même, et, à mesure qu'il acquérait la connaissance des mers occidentales, il croyait approcher davantage de la découverte d'un chemin vers l'Inde par le nord-ouest, chemin qu'il jugeait non-seulement praticable mais facile. Dans un petit volume qu'il publia peu d'années après son retour (1), il donne un résumé très-vif et très-intéressant de ses trois voyages. Il dit qu'il a fait jusqu'à quatre-vingts lieues dans le détroit de Cumberland, et qu'à cette distance il y a trouvé au reflux jusqu'à six brasses de profondeur; ce qu'il regarde comme une preuve de sa réunion au Grand-Océan. Il exprime l'opinion que les régions au nord du nouveau continent sont toutes des îles ; opinion soutenue par les plus habiles navigateurs depuis l'époque de Sébastian Cabot jusqu'au temps actuel. Davis affirme aussi qu'il navigua au

(1) The Worlde's hydrographicall Discription, 1595.

nord dans la mer qu'on appelle à présent la baie de Baffin jusque par le 73° de latitude. Cet intrépide marin, qui dans la suite accompagna Candish dans son second voyage au détroit de Magellan, et qui persista seul à vouloir pénétrer jusque dans l'Océan Pacifique, entra plus tard au service des Hollandais et ne fit pas moins de cinq voyages aux Indes orientales, ce qui pouvait à cette époque passer pour un exemple remarquable d'heureux hasard.

Lorsque les Hollandais furent amenés à conquérir leur indépendance, et voulurent prendre leur part du commerce lucratif jusqu'alors accaparé par les Espagnols, ils ne pensèrent pas tout d'abord à lutter contre leurs oppresseurs sur le chemin même que ceux-ci avaient ouvert; mais ils jugèrent plus à propos d'arriver, s'il était possible, jusqu'aux Indes par un chemin que l'usurpation eût respecté jusqu'alors. En conséquence ils dirigèrent toute leur attention vers la découverte d'un passage au nord-ouest, et, en 1594, les Provinces-Unies firent partir une expédition dont Cornelis Cornelison fut amiral et William Barentz premier pilote. Cornelison ayant doublé le cap Nord y trouva la température aussi chaude durant le mois de juillet qu'elle l'est en Hollande pendant la canicule, et les moustiques excessivement incommodes. L'île de Waigatz était couverte de verdure et embellie par une multitude, de fleurs magnifiques. Les idoles vues par Burrow furent aussi observées par les Hollandais qui appelèrent cette portion de l'île *Afgoden-Hoek*, ou la Pointe de l'Idole. Les Russes la nomment *Waigati Noss*, ou le Cap des Images sculptées; c'est de là sans doute qu'est dérivé le nom de Waigatz. Mais, comme ce nom pourrait signifier en langue hollandaise le Détroit Orageux, quelques personnes ont cru qu'il avait été appliqué pour la première fois par Cornelison et ses compagnons, bien qu'il soit évident que Stéphen Burrow l'eût connu plusieurs années auparavant. L'amiral hollandais passa le détroit de Waigatz et y rencontra d'abord des obstacles nombreux; mais il parvint ensuite à une mer profonde et d'un azur foncé; à quarante lieues dans le détroit, le continent parut céder vers le sud-est. Cette direction de la côte, ainsi que la profondeur de la mer ouverte de toutes parts, inspira à nos navigateurs une telle confiance de passer au Cathay,

qu'au lieu de poursuivre leurs découvertes ils résolurent de revenir en Hollande avec ces heureuses nouvelles. En conséquence ils traversèrent de nouveau le détroit, et le 26 septembre arrivèrent sains et saufs dans leur patrie.

Sur ces entrefaites, Barentz, qui n'avait point navigué de conserve avec l'amiral, traversa la mer Blanche au nord-est, et arriva le 4 juillet sur la côte de la Nouvelle-Zemble; il suivit au nord les rives de ce pays jusqu'à ce qu'il fût parvenu sous le 77° 25' de latitude, où il trouva un vaste champ de glace dont il ne put atteindre la limite. Ses compagnons et lui furent en conséquence obligés de revenir vers le sud, et, passant d'une île à l'autre, ils s'occupèrent à charger les vaisseaux de dents de chevaux marins (*Walrus*). Une description exacte et vive de cet animal nous est donnée dans la relation hollandaise. « Ce cheval marin est un monstre énorme, beaucoup plus gros qu'un bœuf, et qui habite continuellement la mer; il a une peau comme celle des phoques, avec des poils fort courts, une gueule de lion. Très-souvent on les voit étendus sur la glace. Ils sont difficiles à tuer à moins qu'on ne les frappe juste sur le front. Ces animaux ont quatre pieds, mais pas d'oreilles; les femelles paraissent engendrer deux petits à la fois. Lorsqu'un pêcheur en surprend une sur un îlot de glace avec ses deux nourrissons, elle les jette dans l'eau devant elle, les prend dans ses bras, et plonge ou remonte sans les jamais quitter. Lorsqu'elle veut se venger des pêcheurs, ou leur résister, elle abandonne ses petits et nage de toutes ses forces vers les barques. Nos hommes coururent ainsi un assez grand danger, car un jour l'une d'elles avait presque enfoncé ses dents dans la poupe de l'une des barques, essayant de la faire chavirer; heureusement les matelots parvinrent à l'effrayer en poussant de grands cris; elle s'éloigna en nageant, et reprit ses petits dans ses bras. Les chevaux marins ont deux dents qui de chaque côté leur sortent de la bouche, chacune ayant une aune de long, et regardées comme d'une aussi bon ivoire que les dents d'éléphants (1). »

Barentz en revenant au sud toucha par le 71° 33', sur

(1) Three Voyages made by the Dutch; trans. by Phillip, 1607.

un point qui avait été déjà visité par un Anglais nommé Brunel, dont les voyages nous seraient totalement inconnus sans les allusions obscures de quelques navigateurs hollandais. Il se réunit bientôt après aux vaisseaux de Cornelison, et revint avec lui en Hollande.

Ce voyage releva les espérances de ceux qui aspiraient à la découverte d'un passage vers la Chine par le nord-est. Les États Généraux équipèrent une flotte de sept navires, dont six furent chargés de marchandises convenables pour les places orientales, et Barentz fut nommé premier pilote de l'expédition; mais elle partit trop tard pour rien effectuer d'important; les glaces élevaient sur la côte de la Nouvelle-Zemble une barrière infranchissable. En traversant le détroit de Waigatz, les Hollandais rencontrèrent une barque russe venant de Petchora, dont les diverses parties étaient réunies à l'aide de cordes, et qui cherchait des dents de chevaux marins, des phoques et autres gibiers aquatiques. Ils apprirent des Russes qu'à neuf ou dix semaines de là, le froid deviendrait assez intense et que les rivières prendraient assez pour que l'on pût passer sur la glace jusques en Tartarie. Des Samoïèdes qu'ils rencontrèrent sur le même point leur apprirent aussi que cinq jours de navigation au nord-est les amèneraient à une pointe de terre au-delà de laquelle la côte prenait la direction du sud-est. Cette nouvelle fut reçue avec une grande joie, car ils la regardèrent comme confirmant leurs espérances relativement au passage en Chine. Mais le froid étant devenu rigoureux, et le temps paraissant d'ailleurs peu favorable, il fut résolu qu'on reviendrait en Hollande; le 18 novembre, la flotte aborda saine et sauve dans le Maes.

Deux expéditions coûteuses s'étant ainsi accomplies sans résultats, les États-Généraux ne se montrèrent plus disposés à poursuivre la découverte d'un pas sage au nord-est. Cependant ne voulant point en abandonner l'espérance, et appréciant les bénéfices qui résulteraient pour la chose publique des dispositions maritimes qu'on entretiendrait chez le peuple, ils publièrent une proclamation offrant certaines récompenses aux personnes qui accompliraient un voyage en Chine par la route que l'on désirait ouvrir. Les négociants d'Amsterdam, ainsi encouragés, équipèrent deux navires qu'ils

confièrent à la vieille expérience de Barentz. Celui-ci partit plus tôt qu'il ne l'avait fait pour le voyage précédent, et, dès le 1er juin, il se trouvait sous une latitude si élevée que l'intervalle des jours et des nuits ne s'y faisait plus sentir. Le 9 ils arrivèrent à l'île des Ours (*Bear Island*), la même qu'on appelait naguère l'île des Cerises (*Cherry Island*), où les Hollandais tuèrent un ours dont la peau avait douze pieds de longueur. Dix jours après, ils découvrirent la terre à l'est, et leurs observations leur prouvèrent qu'ils étaient par le 80° 11' de latitude. Ce fut là, sans aucune espèce de doute, la première découverte du Spitzberg. Les Hollandais furent surpris de voir que cette terre septentrionale était couverte de pâturages abondants, sur lesquels erraient des troupeaux de daims, tandis qu'à quatre degrés plus au sud, la Nouvelle-Zemble n'offrait qu'un désert aride et stérile. Ils y trouvèrent aussi une multitude d'oies rouges pareilles à celles qui visitent en hiver quelques parties de la Hollande; comme le dit notre auteur, on n'avait jamais su auparavant où elles couvaient leurs œufs. « En sorte que quelques hommes avaient pris sur eux d'écrire que ces oiseaux se plaçaient sur des arbres d'Écosse, dont les rameaux s'étendaient au-dessus de l'eau; que les œufs tombant dans les flots donnaient naissance à de jeunes oies, lesquelles en sortaient à la nage, tandis que les œufs tombés sur le sol se brisaient sans rien produire. » C'est ainsi que pour la première fois l'existence fabuleuse des oies dites *barnacles* se trouva complètement réfutée (1).

Du Spitzberg les deux navires firent voile au sud-est jusqu'à ce qu'ils fussent arrivés à l'île des Ours, et là ils convinrent de se séparer; Jan Cornelis voulant examiner les côtes est du Spitzberg, tandis que Barentz espérait trouver le passage à l'est dans une parallèle moins élevée. A cet effet il cingla vers la Nouvelle-Zemble, où, dès la première semaine d'août, il atteignit le 77° de latitude. Mais un fort

(1) Les barnacles que l'on trouvait principalement dans l'île de Bass, sur les côtes de l'Ecosse, venaient, selon quelques-uns, sur les arbres au bord de la mer, et selon d'autres, étaient engendrées par la pourriture du bois des vaisseaux. — *Universal etymological english dictionary, by N. Bailey, London*, 1747.

vent d'est s'opposant à ses progrès, il fut obligé d'attacher le navire à un immense bloc de glace qui bientôt après, avec une explosion soudaine, se brisa en mille pièces. Forcé de revenir sur ses pas, il regagna difficilement Icehaven, sous le 75° 30' de latitude. La glace qui avait entouré son navire durant le voyage se ferma autour de lui dès le 26. Le malheureux équipage était réduit alors à dix-sept personnes, qui se trouvèrent dans la nécessité de passer l'hiver sur cette terre stérile et inhospitalière. Heureusement le bois flottant sur le rivage se trouva assez abondant pour leur fournir des matériaux de chauffage et la charpente d'une petite cabane. Les Hollandais se préparèrent avec calme à surmonter les difficultés de leur situation; le journal de leurs souffrances emprunte un double intérêt à leur résignation et à leur patience. Il est difficile de concevoir, et peut-être impossible de reproduire, à l'aide du langage humain, ce que sentirent les malheureux ainsi condamnés à un séjour obscur, désolé, glacial, où les ours et les renards animaient seuls de leur présence une scène déserte. Le 4 novembre, les derniers rayons du soleil disparurent derrière l'horizon, et le froid qui jusqu'alors s'était accru sans cesse devint presque intolérable. Le vin et la bière complètement gelés perdirent leurs qualités spiritueuses; ce fut à peine si à l'aide de grands feux, de pierres chaudes appliquées à leurs pieds, et en s'enveloppant dans une double peau de renard, les Hollandais purent se préserver d'être gelés. Pour aller chercher le bois flottant, il leur fallait endurer les plus vives souffrances, et braver les périls les plus imminents. Il leur arrivait souvent aussi d'être attaqués par les ours, qui montaient sans crainte à l'assaut de leur hutte de bois; mais ils trouvèrent moyen de tuer quelques-uns de ces animaux dont la graisse leur servit à nourrir leurs lampes. Il est assez remarquable qu'au retour du soleil les ours disparurent, et qu'à ce moment les renards blancs se montrèrent en grandes troupes. Ces animaux, dont on mangeait la chair, et dont les fourrures étaient le meilleur préservatif contre le froid, se prenaient facilement à l'aide de piéges tendus sur le toit de la maison.

Lorsqu'arriva le 19 décembre, nos malheureux voyageurs tirèrent quelque consolation de la pensée que la saison

obscure était à moitié terminée, et que le retour du soleil leur apporterait de nouvelles ressources et des moyens de salut. Leur courage n'était pas tellement abattu qu'ils ne voulussent célébrer le jour des Rois par une distribution extraordinaire de vin et quelques jeux dont ils avaient perdu l'habitude. Le canonnier du vaisseau fut ironiquement proclamé roi de la Nouvelle-Zemble, « qui a au moins deux cents milles de longueur et qui gît entre deux mers. » Enfin arriva l'heure tant désirée. Le 27 janvier, le disque entier du soleil se montra au-dessus de l'horizon à la grande surprise de Barentz, qui ne s'attendait à le voir paraître que quatorze jours plus tard; mais ses calculs étaient sans doute erronés, et d'autre part il est difficile de s'expliquer le récit des Hollandais; car, d'après les circonstances ordinaires de la réfraction, l'apparition du soleil aurait été cette année avancée de sept à huit jours. Pour que le bord du soleil se montrât au-dessus de l'horison le 24 janvier sous le 76° de latitude nord, il faut supposer une réfraction de près de trois degrés. Avec la lumière du soleil, les ours reparurent; le temps sembla devenir plus orageux et plus rigoureux encore. En sorte que le mois de juin était arrivé sans que les marins hollandais eussent pu remettre leurs deux barques en état; quant au navire, il était beaucoup trop avarié par les glaces pour que leurs faibles efforts suffissent à le réparer. Le 13 de ce mois, ils se préparèrent à quitter leur déplorable séjour; mais auparavant Barentz écrivit, et laissa dans la maison de bois une liste de leurs noms, un récit de leurs mésaventures de mer et l'histoire détaillée de leur hivernage. Ils partirent ensuite d'Icehaven dans leurs deux petites barques; mais Barentz, affaibli par la maladie et l'inquiétude, ne jouit pas long-temps du rayon d'espérance qui avait lui à ses yeux : il mourut le 26, vivement regretté de son équipage qui plaçait une confiance sans bornes dans ses talents et son expérience. On a vu plusieurs exemples de voyages de long cours accomplis sur l'Océan dans des barques découvertes; mais aucun, peut-être, n'a présenté des circonstances aussi extraordinaires que celui-ci, durant lequel deux petites barques se risquèrent à traverser l'Océan sur un espace de plus de onze cents milles, menacées continuel-

lement par des blocs de glaces flottantes, exposées aux attaques des ours, et aux prises, pendant près de quarante jours, avec les plus extrêmes rigueurs du froid, de la faim, des maladies et de la fatigue. Enfin les équipages épuisés arrivèrent à Cola, où ils trouvèrent trois vaisseaux hollandais sur lesquels ils purent s'embarquer; ils entrèrent sains et saufs dans le Maes, au mois d'octobre 1597.

L'issue malheureuse de tous les voyages jusqu'alors entrepris pour faire des découvertes au nord ne produisit pas le découragement qu'on en aurait pu attendre. Le monopole lucratif exercé par les Espagnols sur le commerce de l'Orient, et dont leurs rivaux s'exagéraient encore les bénéfices, était un sujet de tentation aussi puissant que durable. Le premier voyage des Anglais aux Indes orientales fut suivi du plus déplorable échec; mais le capitaine Lancaster affirma à son retour que le passage aux Indes se trouvait à l'ouest par le 62° 30' de latitude nord. Ce renseignement, tout aussi inexact que les fabuleux récits de quelques navigateurs espagnols, fut l'occasion d'une expédition qui partit en 1602 sous les ordres du capitaine Weymouth, mais qui ne produisit aucun résultat avantageux.

Le progrès rapide de la navigation et des découvertes géographiques au seizième siècle fut favorisé par la lutte des Espagnols contre les Portugais, et par l'ardeur avec laquelle ils se disputèrent la possession de l'hémisphère que leur avait concédé la complaisance papale. Les hostilités qui éclatèrent dans le cours de ce siècle entre l'Espagne et l'Angleterre firent descendre dans l'arène un troisième antagoniste. Les Hollandais, contraints à la révolte par la tyrannie de Philippe, et encouragés d'ailleurs par l'exemple des Anglais, durent, pour obéir aux conseils de la prudence aussi bien que pour satisfaire à leur animosité, tenter d'arracher à l'Espagne une partie de son commerce oriental. Le mouvement politique qui prit ainsi sa source dans des circonstances particulières se propagea bientôt au sein des états neutres, et des nations, d'abord restées spectatrices indifférentes de la lutte, s'y jetèrent bientôt lorsqu'elles eurent compris la valeur des droits que l'on se disputait aussi avidement. Durant les premières expéditions au nord-ouest, les

Danois, qui auraient dû naturellement se montrer les plus intéressés à la découverte du Groënland, parurent n'y attacher qu'une médiocre importance; il fallut que l'insistance chaleureuse des navigateurs anglais leur fît concevoir l'espérance de grands avantages commerciaux. En 1605, le roi de Danemarck voulut faire partir une expédition pour explorer les côtes du Groënland. Trois petits bâtiments furent placés sous les ordres de l'amiral Lindenau; mais la plupart de ses officiers subalternes, et entre autres James Hall, son premier pilote, appartenaient à la nation anglaise. Le vaisseau du vice-amiral, commandé par un Danois, recula devant les difficultés qu'offraït la navigation parmi les glaces sur les côtes du Groënland, et demeura dans les parages du sud : mais Hall persévéra, et côtoya ce pays jusque par le 69° de latitude, découvrant plusieurs excellents ancrages, des baies, des rivières, et rencontrant d'énormes quantités de bois flottant, dont l'existence fut pour lui un sujet de surprise. Il voulait persister dans sa course vers le nord, mais son équipage se montra rebelle à cette volonté; et, après avoir mis à terre deux malfaiteurs danois qui lui avaient été remis dans ce but, il cingla vers le sud et revint en Danemarck.

L'année suivante, quatre petits navires furent envoyés d'Elseneur pour continuer la découverte du Groënland; Hall eut encore cette fois la direction de la flotte. L'objet de ce voyage paraît avoir été de trouver des mines d'or et d'argent plutôt que de reconquérir des colonies perdues. Car, lorsqu'ils arrivèrent à *Cunningham's Fiord*, « ils abordèrent tous pour voir la mine d'argent où, dit Hall, on avait décrété que nous pouvions en prendre à notre gré. » Ils virent sur les bords d'une rivière, située sous le 66° 25' de latitude, une quarantaine de maisons appartenant aux naturels, bâties en os de baleines et recouvertes de terre. Ils y prirent cinq sauvages qu'ils emmenèrent avec eux en Danemarck. Cette expédition inutile fut suivie, l'année d'après, par une autre moins honorable encore pour le pays d'où elle était sortie. L'équipage s'insurgea dès que l'on fut parvenu au Groënland, et contraignit Hall à revenir sur ses pas. Ce marin expérimenté, pas-

sant au service des négociants de Londres, fit, en 1612, une quatrième expédition au Groënland; mais il était à peine descendu sur la côte où les Danois, lors de son second voyage, avaient enlevé les cinq Esquimaux dont nous avons parlé, quand un des naturels, l'ayant reconnu, lui perça la poitrine d'un coup de flèche; Hall mourut peu après de sa blessure. Sur ce, tous rapports cessèrent avec les indigènes, et les vaisseaux revinrent à Londres sans pousser plus loin leurs recherches.

John Knight, qui avait accompagné Hall en sa première expédition, et qui avait probablement rapporté quelques détails avantageux sur les mines d'argent du Groënland, partit en 1606 pour découvrir un passage au nord-ouest, dans une petite barque équipée par la compagnie des négociants anglais avec la Russie (*Muscovy merchants*). En approchant de la côte du Labrador, il se vit menacé par les glaces, qui venaient du nord en larges blocs, au point qu'il fut réduit à se réfugier dans une crique où il avait le projet de tirer sa barque à terre et de réparer les avaries qu'elle avait subies. Dès qu'il eut abordé, il partit avec trois de ses compagnons pour la portion la plus élevée de l'île, afin d'y examiner le pays; mais il ne reparut point, et, comme son équipage fut bientôt après vigoureusement attaqué par les naturels, on en conclut que Knight et ses compagnons avaient été victimes de leur férocité. En conséquence, ceux qui avaient survécu, après avoir tant bien que mal réparé le navire, cinglèrent vers Terre-Neuve, d'où ils revinrent en Angleterre, non sans courir d'innombrables dangers.

Tant de revers, accablant ceux qui cherchaient à parvenir aux Indes par un passage au nord-est ou au nord-ouest, détournèrent pendant quelque temps, dans une autre direction, les spéculations des aventuriers et des géographes. Mais, malgré tout, l'espérance, un instant étouffée, devait renaître avec des promesses plus riantes que jamais. Les côtes découvertes à la suite de tant de voyages au nord n'avaient pas été relevées avec assez d'exactitude pour démontrer impossible la navigation que l'on désirait accomplir. On pouvait attribuer à des difficultés dont l'expérience triompherait un jour le mauvais succès des nombreuses expéditions jusque-là ris-

quées. Les négociants de Londres résolurent d'explorer une route nouvelle, et de chercher un passage directement à travers le pôle nord. Ils choisirent pour cette entreprise hardie Henry Hudson, marin habile et courageux. Plus savant qu'on ne l'est d'ordinaire dans sa profession, on lui attribue les premières observations faites en Angleterre sur l'inclinaison de l'aiguille magnétique (1). Hudson partit de Gravesend le 1er mai 1607, dans un petit bâtiment ayant pour tout équipage dix hommes et un mousse. Il vit terre pour la première fois près des côtes est du Groënland, par le 70° de latitude. Trois degrés plus loin, il signala une chaîne de hautes montagnes que les neiges ne couvraient point. Sous une certaine latitude vers le pôle nord, la rigueur du froid parut diminuer considérablement; l'air y était radouci, et la pluie tombait à larges gouttes, comme durant les orages d'été, en Angleterre.

Du Groënland, il dirigea sa course vers la *Terre-Neuve* (*Newland*) ou Spitzberg, qu'il atteignit vers le 78° de latitude. Il y fut très-incommodé par les glaces, qui, fait-il remarquer, obstruent d'ordinaire les mers bleues, mais dont les mers vertes sont presque toujours exemptes. Par le 80°, quelques hommes de son équipage allèrent à terre, où ils aperçurent des dents de phoques, des os de baleines, des cornes de daims, et les vestiges de plusieurs autres espèces d'animaux. La terre leur paraissait s'étendre bien au-delà du 82°; mais cette observation, principalement basée sur la couleur du ciel, est incontestablement erronée. La saison avançait, et n'ayant pas les provisions nécessaires pour prolonger son voyage, Hudson reprit dans son frêle navire la route d'Angleterre, où il arriva sain et sauf le 15 septembre.

L'année suivante, il fut pourvu d'un navire destiné à un second voyage, et cette fois son équipage, plus nombreux, compta quatorze hommes. La glace l'ayant déjà empêché de passer au nord du Spitzberg, il reçut ordre de renouveler les tentatives faites pour trouver un passage vers la Chine par le nord-est. Durant ce voyage, il fit un grand

(1) Barrow, p. 179.

nombre d'observations intéressantes relativement à l'aiguille *inclinatoire*, comme il l'appelle. Sous le 74° 30', l'inclinaison de l'aiguille était de quatre-vingt-six degrés; et, sous le 75° 22', Hudson fit une observation qui, si elle était reconnue pour exacte, amènerait à conclure que l'un des pôles magnétiques est situé près de cette parallèle, quelque part entre la Nouvelle-Zemble et Cherry-Island. Dans cette partie de son voyage, « un des hommes de l'équipage, dit Hudson, regardant par-dessus bord, vit une sirène. Il appela un de ses compagnons, qui la vit comme lui : elle était en ce moment près des flancs du vaisseau, l'œil ardemment fixé sur les deux matelots. Peu après, une lame vint la renverser. Du nombril en haut, poitrine et reins étaient, à ce qu'ils dirent, d'une femme. Sa taille était, à peu de chose près, la nôtre; sa peau remarquablement blanche, et de longs cheveux noirs lui pendaient sur les épaules. Au moment où elle disparut, ils virent sa queue, assez semblable à celle d'un marsouin, et tachée comme les écailles d'un maquereau. Ceux qui furent témoins de ce phénomène s'appellent Thomas Hilles et Robert Rayner. »

Hudson trouva une telle quantité de glace entre le Spitzberg et la Nouvelle-Zemble, qu'il perdit tout espoir d'effectuer son passage dans cette direction. Il résolut, en conséquence, de tenter fortune dans le détroit de Waigatz, où d'ailleurs il espérait se procurer une cargaison de dents de chevaux marins assez abondante pour couvrir les frais de l'expédition. Il décrit la Nouvelle-Zemble comme une terre agréable à la vue, montueuse, et couverte en plusieurs endroits de verts pâturages. On remarquera qu'il attribue la quantité de glaces dont les mers du nord sont encombrées à l'étendue des côtes qui les environnent : il regarde, en effet, comme certain que la pleine mer ne prend jamais. Ne pouvant, en dépit de tous ses efforts, passer à l'est, il cingla vers son pays, et débarqua sain et sauf à Gravesend, le 26 août. Ce navigateur entreprenant fut employé l'année suivante, par les Hollandais, à un voyage dont il est difficile de deviner l'objet. Il alla d'abord à l'est, et doubla le cap Nord; mais ensuite il revint à Terre-Neuve, et, côtoyant l'A-

mérique du Nord, il découvrit une rivière sur laquelle les Hollandais, bientôt après, établirent une colonie : cette rivière porte maintenant son nom.

La réputation de Hudson, comme navigateur audacieux et habile, fut assez grande pour faire revivre les espérances de ceux qui croyaient encore à l'existence d'un passage au nord-ouest. Un navire de cinquante-cinq tonneaux, approvisionné pour six mois, fut placé sous ses ordres, afin qu'il pût se livrer à la recherche de cette voie nouvelle. Dès les premières semaines de juin, Hudson arriva à l'entrée du détroit de Frobisher. Il eut long-temps à lutter contre les glaces et les vents contraires; mais, continuant avec persévérance sa course vers l'ouest, il arriva enfin à l'extrémité nord-ouest du Labrador, qu'il appelle cap Wolstenholm (*cape Wolstenholm*), et, signalant vers le nord-ouest un groupe d'îles, il nomma cap Digges (*cape Digges*) leur promontoire le plus voisin. La terre, en cet endroit, lui parut incliner vers le sud, et une vaste mer s'ouvrit devant lui. Mais à cet endroit si intéressant de son voyage, la relation écrite par Hudson lui-même est brusquement interrompue ; ce qui suit ne nous est parvenu que par le témoignage fort suspect d'Abacuk Pricket, l'un des membres de l'équipage rebelle. Il paraît que dès lors éclatèrent les mécontentements auxquels est due la fin tragique de l'illustre navigateur. Hudson, environné de glaces et n'espérant plus aller en avant, établit devant son équipage qu'il avait pénétré dans le détroit cent lieues plus loin que tous ses prédécesseurs. Ensuite, revenant au sud, il entra dans une baie qui dut au jour où on la découvrit le nom de baie Saint-Michel (*Michaelmas bay*). Pendant trois mois, il fut comme enveloppé dans un labyrinthe d'îles et d'étroits chenaux. Mais enfin, le 1er novembre, le vaisseau fut tiré à terre, et dix jours après les glaces se refermèrent autour d'Hudson et de ses compagnons.

Il paraît que le capitaine avait charitablement pris sous sa protection spéciale un jeune homme nommé Green, d'assez bonne famille, mais de mœurs très-corrompues, et il l'avait emmené avec lui en qualité de secrétaire. La disette engendra bientôt des dispositions haineuses que cet ingrat jeune homme se plut à irriter encore pour nuire à son bienfaiteur. Au

commencement de l'hiver, les perdrix blanches abondaient tellement, que l'on avait peu à souffrir de l'absence de toute autre provision; mais elles furent bientôt remplacées par des oies, des canards, des cygnes, gibier plus difficile à surprendre. Peu à peu, enfin, l'équipage fut réduit à se nourrir de mousse et de grenouilles. Au printemps, lorsque les glaces se rompirent, on prit d'abord une assez grande quantité de poissons; mais cette ressource vint encore à s'épuiser. Enfin Hudson fit ses préparatifs pour quitter la baie, et, les yeux pleins de larmes, répartit à l'équipage tout ce qui restait d'aliments. A peine y en avait-il pour quatorze jours. Le 21 juin, la conspiration éclata. Green et ses compagnons avaient résolu d'abandonner à la merci des flots le capitaine et les malades afin de diminuer d'autant le nombre des bouches à nourrir. Chacun des conjurés dut prêter le serment suivant : — « Vous direz la vérité à Dieu, à votre prince, à votre pays. Vous ne ferez rien que pour la gloire de Dieu et le bien de l'entreprise. Pas un homme ne subira de vous un mauvais traitement. » Immédiatement après, on s'empara d'Hudson, qui fut garrotté, et descendu avec les malades et les estropiés dans la grande chaloupe. On leur laissa un fusil de chasse, quelques munitions, des aliments en fort petite quantité, et un pot de fer; ce fut tout. Le cablot de remorque fut ensuite coupé, et la barque s'éloigna parmi les glaces flottantes, dans une situation que l'esprit n'envisage pas sans horreur. Lorsqu'elle fut hors de vue, les mutins commencèrent à ressentir quelques craintes et à ne plus savoir ce qu'ils devaient faire. Ils redoutaient à bon droit de retourner en Angleterre, et Green, qui bientôt fut nommé capitaine, jura qu'il tiendrait la mer jusqu'à ce qu'il eût le sceau royal pour gage de sa sûreté. Du reste, il fut tué peu après dans une île voisine du cap Digges, à la suite d'une querelle avec les sauvages. Ceux qui lui survécurent, poussés à cette extrémité par le désespoir, entreprirent de se diriger vers l'Irlande. Leur misérable provision de gibier s'épuisa bientôt, et, de ressources en ressources, ils arrivèrent à manger leurs chandelles et à faire cuire la peau et les os broyés des animaux déjà dévorés. — « Ce qui, avec un peu de vinaigre, dit la relation, compose un mets assez savoureux. » Durant cette par-

tie du voyage, Robert Ivet, qui, depuis la mort de Green, commandait les mutins, mourut littéralement de faim. Ils arrivèrent enfin dans la baie de Galloway, d'où ils furent ramenés à Plymouth par un bateau pêcheur (1).

CHAPITRE XII.

VOYAGES AU NORD.

Voyage de sir Thomas Button.— Il arrive sur le rivage occidental de la baie d'Hudson. — Il hiverne dans la rivière Nelson. — Ses talents comme chef d'expédition. Gibbons essaie de continuer ses découvertes. — Voyage de Bylot et de Baffin.— Talents de ce dernier comme navigateur. — Leur second voyage. — Instructions qui leur sont données. — Ils découvrent la baie de Baffin. — Singulière variation de la boussole. — Etendue de leur navigation. — Commencement des pêcheries dans la mer du Nord.— Voyages de Steven Bennet.— La compagnie des négociants avec la Russie prend possession de Cherry-Island. — Commencement de la pêche aux baleines. — Voyages de James Poole. — L'île de Mayen est découverte. — Observations de Baffin. — Voyages de Fox et de James. — Renseignements fournis par les chasseurs du Canada. — Premier établissement anglais dans la baie d'Hudson.— Formation de l'*Hudson's bay company*.— Voyage de Wood à la Nouvelle-Zemble. — Expédition malheureuse de Knight à la baie d'Hudson. — Voyage du capitaine Middleton.— Controverse entre Dobbs et Middleton.— Récompense proposée par le gouvernement pour la découverte d'un passage au nord-ouest.

La grande mer découverte par Henry Hudson, à l'ouest du cap *Wolstenholm*, était et devait être un nouveau phare allumé pour éclairer les découvertes à venir. Les négociants de Londres organisèrent, en 1612, une expédition confiée par eux au capitaine (depuis sir Thomas) Button, marin habile et qui était, à cette époque, au service du prince Henry. Pricket et Bylot, qui tous les deux avaient accompagné Henry Hudson dans son dernier et funeste voyage, bien qu'ils pussent être à bon droit soupçonnés d'avoir pris part à la rébellion criminelle que nous avons racontée plus haut, furent employés dans l'expédition nouvelle. La connaissance qu'ils avaient des mers occidentales les rendait en quelque sorte nécessaires. Le nom des vaisseaux équipés se trouva être le

(1) Purchas. His Pilgrims, vol. III.

même que celui des navires avec lesquels le célèbre Cook a depuis accompli son dernier voyage : la *Résolution* et la *Découverte*. Button, en entrant dans le détroit d'Hudson, maintint sa course à l'ouest jusqu'à ce qu'il atteignit la côte d'une grande île appelée aujourd'hui l'île de Southampton. De là, continuant toujours à naviguer vers l'ouest, il arriva au continent de l'Amérique par les 60° 40' de latitude; il donna à cette côte le nom d'Espérances déçues (*Checked hopes*); puis, naviguant au sud, il pénétra, le 15 d'août, dans l'embouchure d'une rivière située par le 57° 10' de latitude, et sur les bords de laquelle s'éleva plus tard le principal établissement de l'*Hudson's Bay Company*; il lui donna le nom de rivière de Nelson. Ce fut là qu'il fit ses préparatifs pour passer l'hiver. Quelques hommes de l'équipage moururent victimes de l'intensité du froid; mais au printemps quelques beaux jours permirent à Button d'employer ses gens à tuer du gibier. Les perdrix blanches abondaient tellement sur ces parages, que les équipages des deux vaisseaux en prirent et en consommèrent, dit-on, plus de dix-huit cents douzaines. Button, que ces récits nous représentent comme doué d'une habileté consommée, ne négligeait aucun moyen de soutenir l'ardeur des gens sous ses ordres contre l'influence funeste du froid et d'une inactivité forcée. Il leur proposait à résoudre des questions de marine et de découvertes, de façon à les instruire tout en les amusant, échauffant ainsi leur zèle, en même temps qu'il préservait leur cœur d'un découragement funeste. Cet art de maintenir un équipage, art que semblaient ignorer totalement les premiers navigateurs espagnols, et dont les récents voyages du capitaine Parry nous ont montré de si frappants exemples, paraissait inné chez sir Thomas Button. Au mois d'avril, lorsque la glace disparut, il mit ses vaisseaux à la mer, et faisant voile vers le nord, le long de la côte occidentale de la baie d'Hudson, environ jusqu'au 65° de latitude, il aborda dans un groupe d'îles auxquelles il donna le nom d'îles de Mancel (1); ensuite, doublant le cap Chidley, il dirigea sa course vers l'Angleterre,

(1) A présent îles de Mansfield.

où il parvint, après un voyage de seize jours, dans l'automne de 1615. Button fut le premier qui atteignit la côte orientale de l'Amérique, à l'ouest de la baie d'Hudson. Son expédition paraît avoir été conduite avec un courage et une habileté remarquables; pourtant il n'en publia jamais le compte-rendu, et l'objet comme les résultats de son voyage demeurèrent enveloppés d'une sorte de mystère. On sera surpris qu'un homme dont l'habileté à naviguer dans des mers inexplorées venait d'être démontrée d'une façon si éclatante, n'ait point reçu par la suite de nouvelles missions. La mort de son patron, le prince Henry, semble avoir mis un terme aux efforts de Button. Mais le capitaine Gibbons, son parent, qui l'avait accompagné dans son premier voyage, partit, en 1614, à la recherche de ce passage du nord ouest, dont l'existence était pour sir Thomas Button l'objet des espérances les plus positives. Toutefois Gibbons rencontra tant d'obstacles; les brumes, les ouragans, les glaces flottantes le fatiguèrent tellement, qu'il se trouva incapable d'avancer, et revint sans avoir ajouté aucune conquête aux découvertes de ses prédécesseurs.

En dépit des désappointements nombreux qui avaient suivi les tentatives faites pour découvrir un passage au nord-ouest, les progrès évidents de la science géographique, dus à l'activité des entreprises maritimes, étaient trop grands pour qu'on se décourageât. Les aventuriers commerciaux qui sentaient l'avantage d'élargir le champ de leurs opérations persévérèrent résolument. En 1615, la *Découverte* fut mise en état pour un quatrième voyage au nord-ouest. Robert Bylot, qui avait fréquemment navigué dans les mers que l'on allait explorer, fut nommé capitaine, et William Baffin, qui a écrit les détails du voyage, reçut l'emploi de lieutenant. L'équipage était composé de quatorze hommes et de deux enfants; telles étaient alors les faibles ressources avec lesquelles on s'engageait dans ces difficiles entreprises. Au départ, nos voyageurs aperçurent des montagnes de glaces dont quelques-unes s'élevaient à deux cent quarante pieds au-dessus de la mer, et qui, en calculant les parties sous-marines, devaient avoir au moins mille six cent quatre-vingts pieds de hauteur. William Baffin avait fait partie, en 1612, de l'expédition commandée

par James Hall, et devenue si funeste à ce dernier. Il en avait écrit la relation, remarquable surtout en ce que, la première, elle renferme une méthode pour arriver à calculer, sur mer, les degrés de longitude par la position relative des astres. Il est évident, d'après les principes sur lesquels elle est fondée, que Baffin possédait, à un très-haut degré, les théories aussi bien que la pratique de la navigation. Dans son voyage, sous les ordres de Bylot, il trouva l'occasion d'augmenter encore la masse de ses observations scientifiques; c'est ainsi qu'ayant vu près de l'île de la Résolution le soleil et la lune briller sur le même horizon, il rattacha cette circonstance à ses remarques sur les degrés de longitude. A ce sujet, il indique avec beaucoup de raison « que si les observations de ce genre se faisaient en même temps dans des lieux éloignés l'un de l'autre, comme le cap de Bonne-Espérance, Bantam, le Japon, la Nouvelle-Albion et le détroit de Magellan, on aurait une géographie plus exacte. » Nos navigateurs, remarquant que la marée venait du nord, conçurent une pleine espérance de succès; mais, à mesure qu'ils s'engagaient dans les petits bras de mer ouverts devant eux, les bas-fonds qu'ils rencontraient dissipèrent cette illusion, et, après avoir couru de grands dangers au milieu des glaces flottantes, ils laissèrent derrière eux, au commencement d'août, l'île de la Résolution. Ils abordèrent en Angleterre un mois après sans avoir perdu un seul homme.

Le mérite et les talents de Baffin comme navigateur étaient désormais trop en évidence pour demeurer sans emploi. Ses nombreuses observations fournirent ample matière aux spéculations de la philosophie, et compensèrent ainsi, à certains degrés, l'absence des découvertes géographiques. La même compagnie de négociants qui avait organisé l'expédition précédente équipa de nouveau le petit navire la *Découverte* pour un cinquième voyage à la recherche du passage au nord-ouest. Robert Bylot fut de nouveau désigné pour le commander, et William Baffin pour remplir auprès de lui les fonctions de pilote. Les instructions qui leur furent données et qu'on va lire furent probablement tracées sans le concours de ce dernier, qui semble n'avoir jamais beaucoup compté sur la réussite du voyage.

« Dès le départ, vous gagnerez en toute diligence le cap de la Désolation; de là, vous, William Baffin, vous dirigerez le navire le long de la côte du Groënland et au-delà du détroit de Davis, jusqu'à la hauteur du 80° de latitude, si la terre vous le permet. Ensuite, de peur de vous fermer le retour en vous engageant trop au nord, dirigez-vous à l'ouest et au sud autant que vous le jugerez convenable, jusqu'à ce que vous arriviez à une latitude de soixante degrés; tâchez après cela de gagner la terre de Yeso, qui est environ à cette hauteur. On laisse à votre discrétion d'avancer au sud, suivant que la saison de l'année et la direction des vents vous en laisseront la faculté. Toutefois, nos désirs sont, si votre voyage est assez heureux pour que vous ayez l'année entière devant vous, que vous avanciez assez au sud pour toucher à la partie nord du Japon; de là ou de Yeso, supposé que vous le puissiez sans danger, nous souhaiterions que vous ramenassiez un des naturels du pays, et qu'ainsi, la bénédiction de Dieu s'étant étendue sur toute l'expédition, vous revinssiez dans votre patrie. »

La *Découverte* partit de Gravesend le 26 mars 1616 avec dix-sept personnes à bord. Se dirigeant au nord vers le détroit de Davis, nos voyageurs jetèrent l'ancre par les 70° 20' de latitude. Les naturels prirent la fuite à leur aspect, laissant derrière eux leurs troupeaux de chiens. L'élévation de la marée était là seulement de huit à neuf pieds, circonstance que Baffin regarda avec raison comme un présage d'insuccès. Les habitants de cette côte étaient misérablement pauvres, n'ayant d'autre nourriture que la chair crue des veaux marins. Nos voyageurs supposèrent qu'ils pratiquaient le culte du soleil parce qu'ils le montraient sans cesse du doigt, et, frappant leur poitrine, s'écriaient en même temps : *Ilyout* ! Mais peut-être le vrai sens de ces gestes était qu'ils regardaient les Européens comme des hommes descendus de cet astre. La neige commençait alors à fondre, et Baffin crut pouvoir persister à voyager vers le nord, mais le temps devint tout-à-coup très-froid, et le jour de la Saint-Jean les voiles et les cordages se trouvèrent gelés au point de rendre la manœuvre très-pénible. Vers les 75° 40' de latitude, la glace ayant disparu, l'aspect d'une mer ou-

verte raviva l'espoir de trouver un passage. Le temps, redevenu mauvais, poussa Baffin et ses compagnons dans un détroit où ils trouvèrent tant de baleines (*Whale*) qu'ils le nommèrent *Whale Sound*. Un autre large bras de mer, situé au nord du 78°, reçut le nom de détroit de Sir Thomas Smith (*Sir Thomas Smith's Sound*); et une île voisine fut appelée l'île *Hakluyt* (*Hakluyt's Island*). « Ce détroit, dit Baffin, est remarquable en ceci que la boussole y varie plus qu'en tout autre lieu du monde. A diverses reprises je l'y ai observée, variant de plus de cinq points ou de cinquante-six degrés à l'ouest. »

Ils étaient alors au sud-ouest, dans une mer ouverte, et restèrent exposés à un vent aigu jusqu'à ce qu'ils eussent pris terre à l'entrée d'un détroit qu'ils appelèrent le détroit de l'alderman Jones (*Alderman Jones's sound*). En continuant à l'ouest ils trouvèrent par le 74° 40' une autre grande baie qu'ils appelèrent le détroit de sir James Lancaster (*Sir James Lancaster's sound*). L'espoir de trouver un passage diminuait tous les jours. Le rivage était rendu inabordable par les glaces qui semblaient épaissir à mesure qu'on approchait vers le sud. La *Découverte* longea néanmoins cette barrière, et descendit ainsi jusqu'au 65° 40' de latitude auprès du détroit de Cumberland. Là, il n'était guère plus possible de croire à l'existence d'un passage à l'ouest; presque tous les voyageurs étaient en mauvais état de santé; il fallut donc gagner la côte du Groënland, où, grâces à des salades de cuillérée, d'oseille et de chicotin, l'équipage se rétablit bientôt. Baffin et ses compagnons quittèrent cette côte le 6 du mois d'août, et jetèrent l'ancre à Plymouth le 13 du même mois. Ce voyage, dans lequel Baffin, s'avançant de tant de degrés plus loin que tous les navigateurs qui l'avaient précédé, avait découvert la mer qui porte maintenant son nom, n'est point raconté par lui avec la ponctualité et l'exactitude minutieuse qui le caractérisent. Il avait si imparfaitement rédigé les documents géographiques dans le récit de cette expédition publié par ses soins, que la baie de Baffin fut pendant long-temps dessinée sur les cartes selon la fantaisie du graveur. La stérilité de son récit et l'absence de détails qui s'y fait sentir doivent à la

vérité s'imputer en partie à Purchas, qui dit : « que la carte de Baffin et les tables de son journal étaient quelque peu incommodes et coûteuses à publier (1). »

Les entreprises du commerce ne manquaient pas de s'accroître en raison des progrès que faisait la science géographique. Les voyages dans les mers arctiques, encore qu'ils n'eussent pas amené la découverte d'un passage aux Indes, avaient créé diverses branches d'un commerce lucratif. Dès l'année 1603, Steven Bennet, naviguant sur un petit vaisseau équipé aux frais du « digne Francis Cherie, » s'était rendu à Cola sur la côte nord de la Laponie avec des instructions pour disposer de la cargaison dans cette ville, et de là s'avancer à la découverte. Bennet dirigea son navire au nord de Cola, jusqu'à ce qu'il rencontrât une île sur laquelle il vit des renards, mais point d'habitants ; il en détermina la latitude au 74° 50' et lui donna le nom d'île des Cerises *(Cherry Island)*, qu'elle conserve encore ; c'était cependant la même que Barentz avait découverte et nommée l'île des Ours quelques années auparavant. Bennet retourna à Cherry-Island l'année suivante ; il la trouva couverte d'une quantité de volailles et de bœufs marins. Les dents de ces animaux étaient l'objet d'un commerce très-profitable, et son équipage entreprit, mais en vain, d'en faire une cargaison. Les matelots de Bennet employaient pour cela une méthode cruelle ; ils crevaient d'abord les yeux des bœufs marins avec du petit plomb pour attaquer ensuite l'animal aveugle à coups de hache. Cette chasse n'eut pas d'heureux résultats ; sur un millier de morses, ils en tuèrent quinze à peine. L'année suivante une autre expédition fut dirigée vers l'île des Cerises par les mêmes propriétaires, et ils avaient fait cette fois de tels progrès dans l'art de prendre les bœufs marins que non-seulement ils se procurèrent une cargaison de dents, mais aussi plusieurs tonnes d'huile extraite de ces animaux. Ils découvrirent aussi une mine de plomb et rapportèrent avec eux une petite quantité de minerai. Ce commerce augmenta rapide-

(1) Collection de Purchas, vol. III.

ment. Lorsque Bennet visita l'île en 1606, il rassembla dans une quinzaine trois bariques de dents et vingt-deux tonnes d'huile. Ses commettants vinrent avec lui à Cherry-Island en 1608; dans un espace de sept heures, ils tuèrent près de mille morses. Un couple de ces animaux ayant été ramené en Angleterre, l'on montra le mâle à la cour, « où le roi et plusieurs personnages honorables le contemplèrent avec admiration, son pareil n'ayant jamais été vu dans le pays. Peu de temps après il tomba malade et mourut. Cette sorte de bêtes est non-seulement d'une forme très-étrange, mais aussi d'une docilité singulière et très-propre à être enseignée, ainsi que cela fut prouvé par plusieurs expériences. » L'île des Cerises jouit à la fin de juin d'une température aussi élevée qu'elle peut l'être en Angleterre à la même époque de l'année. Le brai coulait le long des flancs du navire et, sur le côté du mât qui faisait face au soleil, le goudron était en fusion. Ces voyages et les profits qui en résultaient ne pouvaient à la longue manquer de fixer l'attention du monopole; en 1609 la Compagnie Moscovite prit solennellement possession de Cherry-Island. On y trouvait alors des quantités de renards; on y tua plusieurs ours; trois mines de plomb furent découvertes, et, ce qui est remarquable, cinq navires s'y rencontrèrent à la fois, dont les équipages réunis montaient à cent quatre-vingt-deux hommes, tous occupés à charger leurs vaisseaux de fourrures, d'huile et de dents de morses. La Compagnie Moscovite, après avoir pris possession de son nouveau domaine, fit partir en 1610 un petit navire vers le pôle nord, dans le double objet d'étendre son commerce et de contribuer aux découvertes. Jonas Poole, qui avait fait partie de tous les voyages précédents, reçut le commandement de ce vaisseau; il avança au-delà du soixante-dix-huitième degré, et il a consigné solennellement dans son récit l'observation importante déjà faite par les navigateurs qui l'avaient précédé; à savoir que dans la mer ouverte, en se rapprochant du pôle, la température est beaucoup plus élevée que dans les latitudes inférieures. « Un passage, dit-il, peut ainsi s'opérer autant par le pôle lui-même que par aucune autre route inconnue; la raison en est que le soleil jette ici une chaleur considérable, et la glace n'y

est pas à beaucoup près aussi épaisse que celle que j'ai vue sous le 73° » Dans ce voyage, Poole n'atteignit pas au-delà du 79° 50', se conformant du reste à la teneur de ses instructions, qui étaient conçues dans les termes suivants : « D'autant qu'il a plu au Dieu tout-puissant, par votre industrie et celle de quelques autres, de découvrir à notre nation une terre gisant par le 80° vers le pôle nord; nous désirons, non-seulement explorer ladite terre, vers le nord, de manière à savoir si elle est une île ou un continent, et si elle s'incline soit à l'est, soit à l'ouest du pôle, mais aussi connaître si elle est habitée et s'il y a une mer ouverte plus au nord que celle qu'on a déjà explorée, etc. (1). »

Jonas Poole fit voile de nouveau en 1611 de conserve avec le premier navire que l'on envoya d'Angleterre à la pêche des baleines : six matelots biscayens, exercés à cette besogne, avaient été ajoutés à l'équipage. Tandis que ce navire était engagé dans les opérations de la pêche, Poole, se dirigeant vers le nord, pénétra jusqu'au 80° près du Spitzberg; puis, traversant à l'ouest, il gagna la côte orientale du Groënland, et la parcourut plus de quarante lieues vers le nord, au-delà des points déjà relevés dans les cartes. La même année, Jean Mayen, capitaine d'un baleinier hollandais, découvrit, au nord de l'Islande, l'île qui porte encore son nom et qui, durant plusieurs années, devint, pour les Hollandais, une station de pêche où ils extrayaient l'huile de baleine, jusqu'à ce qu'enfin l'accumulation des glaces l'eût rendue inabordable. L'art de tuer les baleines avait fait de tels progrès, grâce aux connaissances spéciales des Biscayens, que le seul vaisseau de Poole n'en prit pas moins de treize dans le cours de ce voyage : et durant l'année 1613, vingt navires appartenant à la France, à la Hollande, à l'Espagne, à la Biscaye, sans compter six navires anglais, se trouvèrent réunis dans la mer du Spitzberg; l'un de ces derniers était commandé par le célèbre navigateur William Baffin. Les Anglais ayant pris possession de l'île, au nom de S. M. B., défendirent aux vaisseaux des autres nations de pêcher dans ces parages. On s'attendait à quelque

(1) Purchas, Collection des voyages, vol. III.

résistance de la part des pêcheurs étrangers, mais ils se soumirent paisiblement à l'autorité usurpée de l'Angleterre. Pendant ce voyage, Baffin, toujours fidèle à son système d'observations, remarqua la réfraction extraordinaire de l'atmosphère dans les latitudes septentrionales. Il trouva qu'elle était de vingt-six minutes à l'horizon ; il ajoute philosophiquement : « Je suppose qu'elle est plus ou moins considérable selon que l'air est plus ou moins dense, ce que, du reste, je laisse discuter à de plus savants. » Se fiant à l'existence d'une mer spacieuse entre le Groënland et le Spitzberg, il ne regardait point un passage par le pôle comme entièrement impossible ; et il engagea fortement la Compagnie Moscovite à consacrer, tous les ans, cent cinquante ou deux cents livres sterling à faire explorer les mers du nord ; une petite pinasse et un équipage de dix hommes devant, selon lui, suffire à cette tâche.

Le grand succès des pêcheries du nord réveilla l'émulation du Danemarck. En 1619, deux navires montés principalement par des marins anglais, et commandés par Jan Munk, furent équipés pour un voyage de découvertes qui devait s'accomplir sur les traces d'Hudson et de Baffin. La glace empêcha Munk de suivre dans toute sa longueur la côte occidentale du Groënland. En conséquence, il gouverna vers le détroit d'Hudson, et, rencontrant la côte d'Amérique par le 63° 20', il s'abrita dans un hâvre (peut-être le *Chesterfield Inlet* des cartes anglaises) auquel il donna le nom de hâvre d'hiver de Munk (*Munk's Winter Harbour*); il appela Nouveau-Danemarck (*New Denmarck*) le pays qui l'environnait. Son entrée dans ce hâvre avait eu lieu le 7 septembre ; et, comme il était évidemment impossible, dans une saison aussi avancée, de traverser la baie d'Hudson, il commença à élever des huttes et à battre le pays environnant pour y chercher du gibier et des moyens de chauffage ; ses équipages se montaient, en tout, à soixante-quatre hommes. Quand la rigueur de l'hiver les empêcha de prendre de l'exercice et, les réduisit à vivre de provisions salées, le scorbut se mit parmi eux. Aux approches du printemps, leur biscuit était épuisé ; un gibier abondant les entourait à la vérité, mais ils n'avaient ni le courage ni la force

de le poursuivre. Leur condition devint alors tout-à-fait déplorable, et la famine ajouta ses horreurs à celles de la maladie. Long-temps dépourvus de tout bien-être, ils étaient maintenant sans espérance, et la mort faisait dans leurs rangs de rapides ravages; Munk habitait seul une petite hutte à part des autres, et tel était son découragement, qu'il attendait la mort dans une complète apathie. La faim le contraignit néanmoins à se traîner hors de sa retraite, et à chercher ses compagnons; il n'en trouva que deux vivant encore; les autres avaient péri. Nos trois malheureux s'encouragèrent l'un l'autre dans leurs efforts pour se procurer de la nourriture. Ils creusèrent la neige, lui disputant quelques herbes et quelques racines; ils prirent du poisson, et, à mesure que les forces leur revenaient, des oiseaux ou d'autre gibier. A la fin, ils retrouvèrent l'énergie nécessaire pour équiper le plus petit de leurs deux vaisseaux, puis, reprenant la mer et après un passage périlleux, durant lequel le navire qui les portait fut presque abandonné à lui-même, ils arrivèrent, sains et saufs, dans un port de la Norwége. Leur retour fut regardé à bon droit comme une sorte de miracle. Il est en effet difficile de croire à un récit qui nous montre trois hommes échappés seuls sur soixante-quatre, aux rigueurs d'un hiver arctique, se rétablissant sans autres ressources que les herbes et les plantes les plus grossières, rassemblant à grand'peine les provisions nécessaires à leur voyage, et regagnant leur pays malgré des obstacles de toute sorte.

L'inclémence de la température, plus peut-être que les dangers d'une mer obstruée de glaces, effraya les navigateurs et les détourna de nouvelles expéditions au nord-ouest. D'ailleurs, le voyage de Baffin, en 1616, détruisait si complètement les conjectures favorables à l'existence d'un passage au nord du continent américain, qu'il dut décourager les efforts tentés dans cette direction. En conséquence, plusieurs années s'écoulèrent sans qu'on songeât à reprendre ces recherches ingrates. En 1631 seulement, le capitaine Luke-Fox qui, dit-il, « avait été tourmenté de la manie des découvertes au nord, depuis l'année 1606, où il avait vainement sollicité d'accompagner John Knight en qualité de lieutenant, » obtint du roi qu'on lui prêtât un bâtiment pour le

voyage qu'il se proposait de faire. En prenant congé, il reçut du monarque une carte des découvertes faites par ses prédécesseurs, les instructions de S. M. et une lettre pour l'empereur du Japon.

Fox était un homme hardi, mais trop confiant en lui-même, et ce défaut se trahit de toutes parts dans le compte pompeux qu'il a rendu de son expédition. Il avertit cependant le lecteur bénin « de ne point s'attendre à des phrases fleuries ou à des expressions éloquentes; car cet enfant de sa plume, engendré dans les froids climats du nord, où les études classiques ne sont point en honneur, n'a point sucé le doux lait de la rhétorique (1). » Dans le détroit d'Hudson, Fox se trouva fort embarrassé par les glaces, dont il affirme cependant que les fragments « égalaient rarement en grosseur une grande cathédrale. » A l'île de Salisbury, il observe que l'aiguille devient lente et presque insensible dans ses mouvements, phénomène qu'il attribue « à la vivacité de l'air qui circule entre l'aiguille et son point d'attraction. » Il donna le nom de Bienvenue de Sir Thomas Rowe (*Sir Thomas Rowe's Welcome*) à une île située sur la côte orientale de l'Amérique; il y trouva le cimetière des naturels du pays, dans le tombeau desquels étaient déposés des arcs, des flèches et des javelots pour la plupart garnis de fers; l'un d'eux l'était de cuivre. Fox en conclut que les Européens avaient déjà passé dans ces parages. Sur les bords de la rivière Nelson, il retrouva une croix qui avait été érigée en ce lieu par sir Thomas Button. Fox revint en Angleterre le dernier jour d'octobre, « n'ayant perdu, ni un homme, ni un enfant, ni aucune sorte d'ustensile, pendant six mois qu'il avait passés dehors, ce dont la gloire est à Dieu. » Il n'était évidemment point satisfait des résultats de son voyage, et continua fermement à soutenir la probabilité d'un passage au nord-ouest, passage qu'on trouverait, disait-il, dans l'île de la Bienvenue, où il avait observé que la marée venait du nord, et où la présence d'une grande quantité de baleines semblait indiquer le voisinage d'une vaste mer. Pendant que Fox préparait en ce sens une nouvelle entreprise, les négociants de Bristol,

(1) North West Fox. 1635.

résolus à disputer à ceux de Londres la palme de l'activité maritime, firent partir le capitaine Thomas James avec les mêmes instructions et les mêmes gages de la confiance royale que Fox avait précédemment obtenus. Mais James était probablement beaucoup moins habile, et certainement moins heureux que son rival. Le navire qu'il montait eut beaucoup à souffrir dans la baie d'Hudson des glaces flottantes et des ouragans. « La mer, dit-il, nous dominait si continuellement que nous étions comme Jonas dans le ventre de la baleine. » Son ignorance dans l'art de naviguer parmi les glaces lui créant sans cesse de nouveaux embarras, il ne put songer à traverser la baie d'Hudson au commencement de l'hiver; il préféra demeurer sur une île située par le 52° de latitude, et qu'on appelle maintenant *Charlton-Island*. On y bâtit une hutte pour les malades, recouverte seulement par la grande voile. Ces infortunés eurent à souffrir les misères inséparables d'un séjour d'hiver dans les régions arctiques. Leur vin, leur vinaigre, leur huile, tous les liquides enfin qu'ils possédaient avaient pris sous la gelée la consistance du bois, de façon qu'ils étaient obligés de les couper avec la hache. Dans le courant de février, les premiers symptômes du scorbut se montrèrent parmi l'équipage, et ce fut à grand'peine qu'au mois de juillet ils eurent mis leur navire en état pour la traversée de retour. James était évidemment un navigateur malhabile, et sinon timide, du moins fort disposé à s'exagérer les obstacles. Il prit rang parmi les rares esprits qui penchèrent dès lors à croire improbable la découverte d'un passage au nord-ouest, mais son opinion eut d'autant moins de poids qu'il avait pour antagonistes des hommes connus pour avoir déployé beaucoup plus de talent et de sagacité que lui dans des entreprises de même nature que la sienne.

Les voyages à la baie d'Hudson, encore qu'ils n'eussent pas démontré la non-existence d'un passage au nord-ouest, n'étaient pas de nature à faire concevoir par leurs résultats une espérance fondée de le trouver dans ces régions. D'ailleurs, les difficultés de la navigation et la rudesse du climat détournaient les navigateurs disposés à l'y chercher. Les Anglais avaient presque oublié la baie d'Hud-

son, lorsqu'un accident la désigna de rechef à leurs investigations; et, au moment où elle cessait d'être un objet d'intérêt géographique, elle acquit une grande importance commerciale.

Les colons français du Canada, par suite des voyages qu'ils faisaient à l'intérieur pour y chercher des pelleteries, arrivèrent enfin sur les rivages de la baie d'Hudson. Un de ces aventuriers, nommé Grosseliez, après avoir exploré cette côte, comprit qu'elle présentait de grands avantages pour l'exploitation du commerce des fourrures. Il se rendit en France et plaça sous les yeux du gouvernement les renseignements qu'il avait pu recueillir. Les ministres de S. M. T.-C. ne lui offrirent aucune sorte d'encouragement, mais l'ambassadeur anglais à Paris prêta l'oreille aux récits de l'aventureux voyageur, et lui donna, pour le prince Rupert, une lettre avec laquelle il passa aussitôt en Angleterre. Un accueil favorable l'y attendait, et l'on y prépara immédiatement son départ sur un vaisseau de S. M.; il devait non-seulement fonder un établissement dans la baie d'Hudson, mais encore tenter de rechef un passage en Chine par le nord-ouest. A propos de ce voyage projeté, M. Oldenburgh, premier secrétaire de la société royale, écrivait ce qui suit au célèbre M. Boyle : « Je n'ai pas besoin de vous dire avec quelle joie tout le monde accueille ici la découverte d'un passage au nord-ouest opérée par deux de nos compatriotes et un Français. Ils ont dernièrement présenté leurs plans à S. M., lors de son voyage à Oxford; elle leur a répondu en leur octroyant gracieusement un vaisseau destiné à les porter dans la baie d'Hudson et de là dans la mer du sud; ces hommes affirmant, à ce que j'ai ouï-dire, que, montés sur une barque, ils sont sortis d'un lac du Canada par une rivière qui se décharge au nord-ouest dans la Mer du Sud, d'où ils sont revenus au nord-est dans la baie d'Hudson. »

Le capitaine Zachariah Gillam fut chargé de transporter Grosseliez dans la baie d'Hudson, et de poursuivre les découvertes au nord-ouest. Il hiverna sur les bords de la rivière de Rupert (*Rupert's river*), très au nord de Charlton-Island; cependant il ne se plaignit point de l'intensité ni de

la durée du froid, qui avait imposé tant de souffrances à James et à ses compagnons. Ce fut là que le capitaine Gillam jeta les bases du premier établissement anglais, en élevant un petit fort de pierres auquel il donna le nom de Fort-Charles. Le roi, qui avait encouragé l'expédition, voulut favoriser encore les aventureux voyageurs, « en considération de ce qu'ils avaient, à leurs frais, organisé une expédition dans la baie d'Hudson, expédition d'où pouvaient résulter la découverte d'un nouveau passage dans la mer du Sud, et les développements d'un commerce de fourrures et de minéraux présentant pour l'avenir de grands avantages au monarque et à ses sujets. En conséquence, et pour donner une nouvelle ardeur à leur entreprise, Sa Majesté leur octroyait exclusivement toutes les côtes et territoires de la baie d'Hudson, comme aussi le privilége d'y exercer seuls le susdit commerce et tous autres qu'ils y pourraient créer, etc. » Cette charte extraordinaire et l'énorme monopole qu'elle consacre, accordés en 1669 à la Compagnie de la baie d'Hudson, ont eu, sans interruption, leur effet jusqu'à nos jours. Bien que les découvertes à faire figurassent expressément dans les clauses de cette sorte de contrat, les intérêts du monopole prévalurent ; et pendant quelque temps le passage au nord-ouest parut voué à un oubli complet.

Sur ces entrefaites, néanmoins, les écrits de Joseph Moxon, membre de la société royale, firent revivre les espérances conçues au sujet d'un passage à la Chine par le nord-est. Outre les arguments purement spéculatifs que ce savant faisait valoir à l'appui de son opinion, il invoquait les renseignements que lui avait fournis, disait-il, le pilote d'un navire groënlandais qui avait fait voile jusqu'au pôle nord : « Sur quoi, sa relation me paraissant digne d'être examinée, ajoutait M. Moxon, j'entrai en conférence avec lui, et je feignis de mettre en question sa véracité ; mais il me réitéra ses assurances, ajoutant que le navire était alors à Amsterdam, et que le témoignage de tous les marins qui composaient son équipage viendrait corroborer ce qu'il m'avait dit. Il m'affirma de plus qu'ils avaient navigué deux degrés au-delà du pôle. Je lui demandai s'ils n'avaient trouvé aucune terre, aucune île aux abords du pôle ? Il répondit : Non ; c'était une mer

ouverte et libre. Je lui demandai s'ils n'avaient point rencontré de grands amas de glaces? Il me dit : Nous n'avons rien vu de semblable. Je lui demandai quelle était la température en cet endroit? Il me dit que c'était un beau temps, chaud, tel à peu près que les étés d'Amsterdam (1). »

Une fois l'espérance ranimée, les entreprises ne devaient pas tarder à suivre. Le capitaine John Wood, marin aussi actif qu'expérimenté, et qui avait accompagné sir John Narborough dans son voyage à la mer du Sud, présenta au monarque un mémoire où il soutenait fortement l'existence d'un passage au nord-est. Ses arguments attirèrent l'attention, et deux vaisseaux, le *Rapide* et l'*Heureux*, furent équipés pour un nouveau voyage. On les approvisionna de vivres pour seize mois, et on composa leur cargaison des marchandises qui paraissaient les plus faciles à débiter sur les côtes de la Tartarie et du Japon. Wood mit à la voile en 1616, maintenant sa course au nord, et désireux de s'éloigner de terre autant que possible; mais, au bout d'un certain temps, trouvant devant lui une mer presque entièrement couverte de glaces, il n'eut d'autre choix que de se diriger vers le nord-ouest, ce qui l'éloignait de sa destination, ou bien de se rapprocher de terre en continuant à naviguer vers le sud-est. A la fin de juin, il vit la côte occidentale de la Nouvelle-Zemble ; mais, bientôt après, son vaisseau toucha contre un banc de rochers et fut entièrement mis en pièces. Wood et son équipage se sauvèrent dans une chaloupe ; toutefois, après un tel malheur, il fallut renoncer à poursuivre le voyage. La franchise de Wood ne tint pas contre son désespoir ; et, bien qu'il eût fait valoir à plusieurs reprises des arguments fort ingénieux pour démontrer l'existence d'un passage au nord-est, il changea tout-à-coup d'opinion après la perte de son navire, et critiqua sans bonne foi les récits des navigateurs qui l'avaient précédé.

Au commencement du dix-huitième siècle, M. Knight, directeur de la factorerie établie par la compagnie de la baie d'Hudson sur les bords de *Nelson's river*, apprit, par le témoignage de quelques Indiens, qu'à une certaine distance

(1) *A brief discourse*, by Joseph Moxon, F. R. S. 1675.

vers le nord, et sur les rivages d'un fleuve navigable ou d'un bras de mer, se trouvait une abondante mine de cuivre. M. Knight demanda immédiatement à la compagnie quelques navires pour tenter une expédition de ce côté ; sa requête fut négligée, et pour qu'on y fît droit, il se vit contraint de rappeler aux directeurs de la Compagnie l'obligation que la charte royale lui imposait de tenter une nouvelle découverte. Il menaçait de plus de s'adresser à l'amirauté pour les forcer de remplir, à cet égard, leur engagement. Après de longs délais, deux navires furent préparés pour cette expédition, et le commandement lui en fut exclusivement confié. Il mit à la voile en 1719, « pour explorer, avec la permission de Dieu, le détroit d'Anian, afin de découvrir de l'or et d'autres denrées négociables dans les régions du nord. » Ces vaisseaux ne revinrent jamais ; et bien des années s'écoulèrent avant que l'on eût la moindre nouvelle de leurs malheureux équipages. A la vérité un navire, sous les ordres du capitaine Scroggs, partit, en 1722, de la rivière Churchill, dans la baie d'Hudson, à la recherche de l'expédition dirigée par Knight ; mais le compte rendu de ce voyage ne fait aucune allusion aux investigations qui devaient en être le principal objet. Scroggs rapporta néanmoins la confirmation des renseignements qu'on avait déjà sur l'existence d'une mine de cuivre. « Deux Indiens du nord lui avaient parlé d'une abondante mine de ce métal située sur un point qui n'était pas parfaitement déterminé, au bord de la mer, presque à la surface du sol ; ces Indiens se chargeaient de diriger le sloop de façon à ce qu'il fût bord à bord de cette mine, et qu'on pût en extraire immédiatement une bonne cargaison. Ils avaient, du reste, apporté quelques échantillons de cuivre à Churchill, ce qui venait à l'appui de leurs assertions. Les plans du pays, qu'ils avaient grossièrement dessinés au charbon avant de quitter Churchill, se trouvèrent exacts, aussi loin du moins que l'on put les vérifier (1). »

La déplorable destinée de Knight et de ses compagnons demeura enveloppée d'un profond mystère jusqu'à l'été de

(1) *Account of the countries adjoining Hudson's bay.* By Arthur Dobbs, Esq.

1769. A cette époque, M. Hearne obtint le récit suivant des Esquimaux qui habitent le voisinage de l'île de Marbre (*Marble island*) : « Quand les navires arrivèrent dans cette île, l'automne était déjà fort avancé, et, lorsqu'on les introduisit dans un hâvre, le plus grand se trouva fort endommagé; cependant, leurs vaisseaux étant en sûreté, les Anglais, dont le nombre en ce moment était d'environ cinquante, commencèrent à bâtir une maison. L'été suivant (1720), dès que la fonte des glaces le permit, les Esquimaux vinrent visiter le nouvel établissement; à cette époque, le nombre des Anglais était considérablement réduit, et ceux qui vivaient encore semblaient en très-mauvais état de santé. Suivant les Esquimaux, ces malheureux paraissaient alors fort occupés; mais on n'a pu savoir des naturels à quel genre de travail : selon toute probabilité, ils essayaient d'agrandir leur principale chaloupe, car, à peu de distance de la maison habitée par eux, on retrouve encore, en grand nombre, des fragments de bois de chêne travaillés certainement par des charpentiers exercés.

» La famine et les maladies firent de tels ravages parmi les Anglais, qu'au début du second hiver il en restait à peine vingt. A cette époque (derniers mois de 1720), quelques Esquimaux s'établirent sur la rive opposée du hâvre où les Anglais avaient construit leur habitation, et ils eurent fréquemment l'occasion de venir en aide à ces derniers en leur fournissant quelques-unes des provisions dont ils étaient munis, de la graisse et de l'huile de baleine, ou de la chair de veau marin. Le printemps revenu, les Esquimaux partirent pour le continent, et lorsqu'ils reparurent à l'île de Marbre, durant l'été de 1721, ils ne trouvèrent plus que cinq Anglais encore en vie; ces misérables étaient dans un tel état de dénuement, qu'ils se jetaient avec avidité sur la chair de veau marin ou sur la graisse de baleine que leur fournissaient les naturels, sans même prendre le temps de la faire cuire. Cette nourriture insalubre en fit mourir trois en peu de jours; les deux autres, malgré leur état de faiblesse, creusèrent une fosse pour leurs compagnons. Ils survécurent bien des jours, et on les voyait souvent, au sommet d'un rocher voisin, regarder ardemment vers le sud et vers l'est, comme s'ils

attendaient quelque navire envoyé pour les secourir. Lorsqu'ils étaient long-temps demeurés là sans avoir rien aperçu, ils s'asseyaient l'un près de l'autre et pleuraient amèrement. Enfin l'un des deux mourut; les forces de l'autre étaient si épuisées qu'en essayant de préparer un dernier asile pour son compagnon, il tomba près du cadavre et ne se releva plus. Les crânes et les autres principaux ossements de ces deux hommes gisaient encore sur le sol, auprès de la maison en ruines. Le dernier survivant était, au rapport des Esquimaux, employé sans cesse à travailler le fer pour faire des outils à ses camarades; sans doute c'était l'armurier ou le forgeron de l'équipage (1). »

CHAPITRE XIII.

ÉTABLISSEMENTS DANS L'EST.

Voyage de Jenkinson à Bokhara. — Description d'Astrakan. — Le sultan Timour. — Mœurs des Turcomans. — Le sorcier et l'épaule de mouton. — Bokhara. — Commerce de la mer Caspienne. — Commerce de Venise avec l'Orient. — Les Anglais prennent part au commerce du Levant. — Voyage de Fitch et de Newbery dans l'Inde. — Premier voyage d'Angleterre aux Indes par le cap de Bonne-Espérance. — Résultat malheureux. — Institution de la compagnie des Indes orientales. — Heureux voyage de Lancaster. — Middleton va aux Moluques. — On envoie un ambassadeur au Grand-Mogol. — Commerce des Hollandais dans les Indes orientales. — Ils supplantent les Portugais au Japon. — Expédition de Vanderhagen. — Aventures de William Adams. — Il construit un navire pour l'empereur du Japon. — Son influence sur ce monarque. — On ne le laisse point s'éloigner. — Il favorise les Hollandais. — Sa lettre. — Le capitaine Saris arrive au Japon. — Description qu'il donne de ce pays. — Lettre de l'empereur au roi d'Angleterre. — Fin du commerce anglais avec le Japon. — Les Hollandais naufragés en Corée. — Leurs aventures. — Leur fuite. — Leurs rappports sur ce pays. — Voyages des Français en Orient. — Pirard de Laval naufrage sur les Maldives. — Sa description de ces îles. — Son rêve et son heureuse délivrance.

Les succès qu'avait obtenus Chancelor, lors de sa mission à Moscou, suspendirent les recherches par lesquelles le commerce anglais tentait de s'ouvrir une voie vers les mers de l'Inde; mais, en apprenant à mieux connaître la Russie, ce pays nouvellement découvert, il sentit se rallumer en lui l'ardeur qui le poussait à commercer avec l'Orient et

(1) *Journey from Prince of Wales Fort, etc.* By Samuel Hearne.

que d'autres préoccupations avaient un instant ralentie. On s'assura qu'un négoce fort lucratif se faisait au profit des Russes avec la Perse et Bokhara; il fut en conséquence décidé qu'on se prévaudrait des bonnes intentions manifestées par la cour de Moscou à l'égard des voyageurs anglais pour s'assurer de routes commerciales qui pussent conduire dans l'intérieur de l'Asie. M. Anthony Jenkinson fut choisi pour mettre ces projets à exécution; c'était un homme de courage et d'intelligence, connaissant parfaitement la Moscovie, dans laquelle il avait déjà fait plusieurs voyages, et où il devait revenir plus tard comme ambassadeur de la reine Élisabeth.

Jenkinson partit de Moscou en avril 1558. Il trouva les pays entre le Volga et la mer Caspienne entièrement ravagés et dépeuplés; les habitants, au nombre d'environ cent mille, étaient cette année même en butte aux horreurs de la guerre civile, de la peste et de la famine, ce qui, au dire de notre voyageur, paraissait réjouir beaucoup la nation russe. La ville d'Astrakan ne lui sembla ni forte, ni belle; les remparts étaient en terre; toutes les maisons, excepté celle du gouverneur, étaient grossièrement construites. Les habitants se nourrissaient uniquement de marée et surtout d'esturgeon; pour faire sécher ce poisson on le suspendait dans les maisons et dans les rues; l'air en était infecté, et les myriades de mouches qui essaimaient autour de cette marée en putréfaction parurent insupportables au voyageur. Les Tartares Nogays, qui habitent le voisinage, étaient plongés dans une misère telle qu'ils avaient mis leurs enfants en vente, et Jenkinson aurait pu en acheter des milliers à raison de quelques morceaux de pain par tête d'enfant. Les négociants affluaient à Astrakan, mais les denrées s'y vendaient par quantités si minimes, que ce commerce excita le mépris du voyageur anglais; il en tirait la conclusion, « qu'il n'y avait point à établir, avec ces contrées, des affaires qui valussent la peine d'être suivies. »

Le 6 du mois d'août, Jenkinson s'embarqua sur le Volga avec les marchandises dont il était porteur et en compagnie de quelques Persans ou Tatars; obligé du reste, pour pénétrer dans la mer Caspienne de prendre sur lui tous les soins

de la navigation, quatre jours lui suffirent pour pénétrer dans cette mer, et deux jours après il passa l'embouchure de la rivière Jaïk, sur laquelle, nous dit-il, est bâtie la ville de Sérachik, capitale du plus puissant des princes nogays; mais il ajoute : « Il n'y a pas de commerce dans ce pays; les naturels n'ayant d'autre monnaie que leurs troupeaux, et vivant principalement de vols. » Notre voyageur eut bientôt occasion d'apprécier leurs instincts de pillage, car le lendemain du jour où il était entré dans la rivière, et tandis que la plus grande partie de son équipage était descendu à terre, une barque portant une trentaine d'hommes armés vint bord à bord de la sienne avec l'intention bien évidente de la capturer. Par bonheur, un des compagnons de Jenkinson, une sorte de derviche mahométan, parvint par ses prières et ses adjurations à détourner ces brigands de leur entreprise. Ils l'assurèrent qu'ils étaient venus seulement voir s'il y avait, sur le navire, quelque Russe ou quelqu'autre infidèle; et comme il leur jura fort et ferme que cela n'était point, ils s'éloignèrent. Après trois semaines de voyage, Jenkinson et ses compagnons arrivèrent au port de Manguslave sur la côte sud-est de la mer Caspienne; à peine étaient-ils débarqués qu'ils apprirent à connaître, dans tout ce qu'elles avaient de déloyal et d'avide, les mœurs commerciales du pays.

Nos marchands partirent avec une caravane de mille chameaux, et arrivèrent en cinq jours sur les terres du sultan Timour, dont les officiers prélevaient, sans façon, un droit arbitraire et fort considérable sur les marchandises importées; Jenkinson, en conséquence, se hâta de parvenir auprès du sultan lui-même, qui le reçut avec bonté, et lui offrit pour régal de la chair de cheval sauvage et du lait de jument. S'il n'était ainsi venu en quelque façon se mettre à l'abri sous l'hospitalité de ce prince tatar, qui était un voleur renommé, notre voyageur aurait été, selon toute probabilité, victime de ses déprédations. Le sultan vivait en rase campagne, ne possédant ni ville, ni château. Jenkinson le trouva trônant dans une petite maison ronde, construite en roseaux, couverte en feutre et tendue de tapis. Nos marchands, continuant leur route, voyagèrent vingt jours entiers dans le

désert, sans voir une maison ou une habitation quelconque. Les provisions venant à leur manquer, ils furent contraints de manger leurs bêtes de transport; Jenkinson lui-même, quoiqu'à regret, dut tuer un de ses chameaux et un cheval. Le pays n'était traversé par aucune rivière, et les sources rares, profondes, mal fournies d'une eau saumâtre et bourbeuse, n'offraient à cette aridité du sol qu'une assez triste compensation. Les voyageurs passèrent un mois dans la ville d'Urjenz, et Jenkinson nous apprend encore que le commerce, tel qu'il s'y pratique, « ne vaut pas la peine qu'on en parle. » Quant aux mœurs et à la civilisation du pays qu'il venait de traverser, l'agent anglais les décrit sommairement en ces termes : « Toute la région qui s'étend de la mer Caspienne aux lieux où je suis (Urjenz) est comprise sous le nom de Terre des Turcomans. Ce peuple habite sous des tentes, errant çà et là par bandes nombreuses qui traînent avec elles leurs chameaux, leurs chevaux et leurs brebis; ces dernières sont de haute taille, et leurs queues pèsent de soixante à quatre-vingt pounds. La plus grande partie du bétail, aussi bien que les chevaux, est encore à l'état sauvage; on les prend à l'aide de faucons qui les poursuivent et les houspillent jusqu'à ce qu'ils soient incapables de courir plus long-temps. Le khan et ses cinq frères gouvernent toute la contrée; chacun règne dans ses propres domaines, et cherche à détruire les autres; ils ne sont qu'à demi frères, étant nés de différentes mères, et presque toujours de femmes esclaves. Lorsqu'une guerre existe entre eux, ce qui est en quelque sorte l'état normal, le vaincu s'enfuit dans les déserts, détrousse les voyageurs et pille les caravanes, jusqu'à ce qu'il ait rassemblé des forces suffisantes pour entrer de nouveau en campagne. »

En quittant Urjenz, nos marchands parcoururent une centaine de milles en longeant l'Oxus; puis, comme ils pénétraient dans un autre grand désert, ils furent en butte aux attaques d'une formidable bande de voleurs envoyés contre eux, du moins ils le soupçonnèrent, par le prince même dont ils avaient récemment acheté la protection. Ce fut là que Jenkinson assista à une scène de sortiléges tatars, tels qu'ils existent encore sur les bords de la mer Noire. Un

vieux pèlerin tua un mouton, et, après en avoir fait brûler une épaule, il mêla les cendres au sang de l'animal; cette encre de nouvelle espèce lui servit à tracer certains caractères cabalistiques, à l'aide desquels il prétendit s'assurer que la caravane devait être attaquée par des voleurs, et que le combat se terminerait à son avantage. Cette prédiction se vérifia, et fit grand honneur au sorcier.

La ville de Bokhara, ainsi que notre auteur prend soin de nous en informer, est d'une grande étendue et enclose d'un mur de terre fort élevé; mais il paraît s'être fait une assez mesquine idée de son commerce et de ses richesses. Les vices du gouvernement et les guerres de religion étaient les principales causes de sa pauvreté. Les Tatars et les Persans étaient continuellement en querelle au sujet de certains articles de foi, et surtout parce que ces derniers refusaient obstinément de renoncer à leurs moustaches.

Pendant le séjour que Jenkinson fit à Bokhara, des caravanes y arrivèrent de l'Inde, de la Perse, des Balkhans et de la Russie; mais il fait encore remarquer: « que les marchands sont trop pauvres et nantis de trop peu de denrées pour qu'on puisse espérer d'y faire un commerce de quelque importance. » Les relations de négoce avec le Cathay venaient d'être interrompues, pendant trois ans, par les guerres de Tashkend et de Cashgar. Des obstacles de même nature existaient sur la frontière de Perse, et empêchèrent l'agent anglais de vérifier, comme il en avait le projet, l'état commercial de ce pays: « Toutefois, dit-il, il en avait assez appris à Astracan et à Bokhara pour conjecturer, qu'à cet égard, la Perse ne valait pas beaucoup mieux que la Tartarie. »

Au mois de mars 1559, les Anglais quittèrent Bokhara, en compagnie d'une caravane d'environ 600 chameaux, pour retourner dans leur pays; et, dix jours après leur départ, cette ville fut assiégée par le roi de Samarcande. Lorsqu'ils arrivèrent à la mer Caspienne, ils trouvèrent leur navire dépouillé de tout son gréement par les Tatars nomades; Jenkinson néanmoins parvint à l'équiper de nouveau, et à poursuivre son voyage. A propos de la mer Caspienne, il remarque « que la rareté des vaisseaux, le manque de villes

et de ports, la pauvreté des peuplades environnantes, et la durée des glaces, y rendent le commerce tout-à-fait insignifiant. » Il parvint à Moscou le 2 septembre; admis, peu de jours après, à baiser la main de l'empereur, il lui offrit la queue d'une vache blanche du Cathay et un tambour tatar. Il lui présenta aussi l'ambassadeur tatar qui l'avait accompagné, et les esclaves russes rachetés par ses soins. L'empereur, lui ayant accordé la faveur de le faire dîner en sa présence, lui fit porter, par un duc, des plats de sa propre table. Les récits de Jenkinson contribuèrent beaucoup aux progrès de la géographie, car il avait observé avec soin la latitude des principales villes qu'il avait traversées; sa description de la mer Caspienne réduisit, d'ailleurs, et de beaucoup, l'excessive largeur assignée à cette mer dans la direction de l'est à l'ouest par Ptolémée et ses successeurs. Les Anglais qui l'avaient accompagné avaient aussi dressé l'itinéraire du Cathay, qu'ils disaient offrir un voyage de neuf mois, et rassemblé beaucoup de documents sur le commerce intérieur de l'Asie.

Le résultat du voyage de Jenkinson diminua beaucoup l'espérance que l'on avait conçue d'établir avec l'Orient des relations commerciales, en profitant pour cela des bonnes dispositions du czar de Moscovie. L'Angleterre achetait encore les produits de l'Inde aux Vénitiens, qui continuaient leur commerce par la mer Rouge et Alexandrie, tel qu'ils le faisaient, avec de beaucoup plus grands avantages, avant que les Européens eussent appris à doubler le cap de Bonne-Espérance. Il est probable que, même en ce pays, la concurrence portugaise diminuait notablement leurs profits, et les négociations ouvertes par la reine Elisabeth avec le Grand-Seigneur mirent un terme à leur commerce d'importation. Le dernier vaisseau marchand vénitien qui parut sur les côtes de la Grande-Bretagne était un grand navire de onze cents tonneaux; il naufragea corps et biens sur les récifs de l'île de Wight, en 1587. Depuis lors les Anglais eux-mêmes prirent une part active au commerce du Levant, ayant obtenu dans les ports de Turquie les mêmes priviléges jusqu'alors exclusivement réservés aux Vénitiens. Ces premiers rapports avec l'Orient furent accompagnés de nouvelles tentatives

ayant pour but de faire connaître à la nation anglaise les marchés de cette partie du monde.

M. Ralph Fitch, M. John Newbery et deux autres furent envoyés, en 1583, par quelques négociants de Londres pour étendre les relations que le commerce anglais venait de se créer dans le Levant; ils devaient s'avancer par Alep, Bagdad et Bassorah jusqu'à Ormuz et Goa, pour se procurer, autant que possible, de première main, les denrées indiennes. Prévoyant qu'ils pourraient arriver jusqu'à l'Inde et même pénétrer en Chine, on munit Newbery et ses compagnons de lettres de créance, par lesquelles la reine Elisabeth les recommandait à l'empereur de la Chine et à Zelabdim Echebar (Saladin Akbar ou Akbar Schah), empereur des conquérants mogols de l'Indoustan, qu'elle traitait de roi de Cambaïa. Ces voyageurs visitèrent, dit-on, Ceylan, Malacca, Pégu et Siam, en longeant les côtes de l'Indoustan. Mais, bien qu'on ne puisse douter qu'ils aient accompli le voyage des Indes, on peut, par d'excellents motifs, décliner l'authenticité du récit qu'on leur attribue. La jalousie des Portugais qui firent emprisonner nos voyageurs à Ormuz fut cause que l'expédition n'atteignit point le résultat qu'on s'était proposé. Dans une de ses lettres, Newbery écrit ces lignes : « Je ne vois pas de raison, bien que nous soyons Anglais, pour qu'on nous interdise le commerce que font ici toutes les autres nations, Français, Flamands, Hongrois, Italiens, Allemands, Grecs, Arméniens : Nazaréens, Turcs, Maures, Juifs et Païens, Persans et Moscovites vont et viennent librement à Ormuz; bref, notre nation est la seule dont on cherche à compromettre les intérêts. » Ce même écrit explique l'antipathie que les Portugais manifestaient à la nation anglaise, par la terreur que, selon Newbery, l'apparition de sir Francis Drake avait jetée dans les mers de l'Inde.

Comme nous l'avons déjà vu, les tentatives faites par les Anglais pour atteindre le continent indien remontaient à l'année 1527, époque où un navire fut envoyé à la recherche d'un passage direct qui conduisit par le pôle nord au Cathay. A cette époque l'Angleterre ne se croyait pas assez forte pour lutter sur mer avec le Portugal; elle désirait donc pouvoir parvenir en Orient sans rencontrer les flottes de ces

rivaux jaloux; mais tous ses efforts en ce sens demeurèrent sans résultats heureux; d'un autre côté, les voyages de Drake et de Candish montrèrent combien peu les Anglais avaient à redouter la supériorité maritime d'une autre nation. On peut dire, à bon droit, qu'ils ouvrirent la route de l'Orient. La nation anglaise, dont les ressources s'accroissaient rapidement et à qui les événements politiques avaient récemment révélé sa force, résolut de partager les profits d'un commerce que ses ennemis prétendaient insolemment se réserver. En 1591, trois vaisseaux furent équipés que l'on destinait à aller aux Indes par le cap de Bonne-Espérance. Pour la première fois les Anglais allaient tenter cette route. L'expédition avait pour objet, non-seulement de faire le commerce, mais aussi d'aller en course contre les Portugais; ses résultats furent on ne peut plus malheureux; un des navires dut revenir du cap de Bonne-Espérance, ramenant à son bord les nombreux malades de la flottille; un autre se perdit avec tout son équipage à soixante lieues environ au-delà du cap; le troisième, commandé par le capitaine James Lancaster, atteignit les Grandes-Indes avec des avaries considérables; et, durant sa traversée de retour, poussé par la violence des tempêtes jusqu'aux Indes occidentales, il y fut abandonné. Lancaster, accompagné de sept hommes, seuls débris de son équipage, revint en son pays sur un corsaire français. Tant de malheurs ne parvinrent point à décourager les négociants anglais : ils savaient qu'il n'est guère de succès sans persévérance. Des marins, des marchands en grand nombre étaient allés dans l'est sur des navires étrangers, et s'accordaient à représenter comme facile l'établissement de quelque factorerie et d'un commerce lucratif dans les péninsules indiennes. Les principaux négociants de Londres s'attachèrent obstinément à la réalisation de ce plan; et ils obtinrent sans difficulté de la reine Elisabeth une charte datée du 31 décembre 1600, en vertu de laquelle ils sont autorisés à se réunir sous ce titre : « Le gouvernement et la compagnie des négociants de Londres commerçant avec les Indes orientales. » Cette charte était exclusive, la reine s'étant obligée à n'en pas délivrer d'autre durant un espace de quinze années. La compagnie nouvellement établie fit partir, dans

le mois de mai 1601, sous le commandement de Lancaster, cinq vaisseaux dont les cargaisons furent évaluées à 27,000 livres sterling. Ce voyage s'accomplit heureusement; l'amiral (tel était le titre de Lancaster) conclut un traité avec le roi d'Achem, envoya une pinasse aux Moluques, établit une factorerie dans l'île de Java, et revint sans encombre en Angleterre après avoir réalisé un beau profit sur cette opération. En 1604, sir Henry Middleton visita les Moluques, où il fut bien accueilli par les princes du pays, nonobstant les bruits fâcheux que les Hollandais avaient fait courir contre lui. Le voyage du capitaine Keeling, en 1607, mérite d'être mentionné à cause de cette circonstance, que durant la traversée, au retour, il ne perdit pas un seul homme. La flotte qu'il commandait portait aussi le capitaine William Hawkins, premier ambassadeur de l'Angleterre au Grand-Mogol, et dont les négociations prudentes créèrent des liens d'amitié durable entre les deux monarques.

Le commerce des Hollandais dans les Indes orientales commença presque en même temps que celui de l'Angleterre; mais il se développa plus rapidement. Dans le cours des années 1615 et 1614 les Hollandais avaient déjà vingt-sept grands vaisseaux armés dans la mer des Indes; et, nonobstant les dépenses considérables de leurs armements, les bénéfices de leur commerce durant les douze années qui avaient précédé montaient déjà à plus de trente-sept pour cent (1). Au début de leur carrière navale, les Anglais ne paraissent pas s'être volontiers servis de grands vaisseaux; au contraire, une des circonstances les plus surprenantes dans les premiers voyages entrepris par des marins anglais est la petite dimension des navires sur lesquels ils ne craignaient pas de traverser des mers inconnues, et de braver les latitudes les plus orageuses. Cette prédilection singulière (qu'on peut attribuer à ce que, sous un gouvernement constitutionnel, les voyages de découvertes, réservés ailleurs à l'état, s'exécutent par l'industrie privée) avait promptement donné aux Anglais une réputation de bons matelots, mais, par comparaison, leurs flottes étaient réputées assez faibles. Ils fournissaient

(1) Harris, vol. I, p. 928.

de matelots et de pilotes les vaisseaux des nations étrangères, qui, regardant l'accroissement de leur marine comme un intérêt d'état, balayaient les mers avec des forces plus imposantes. Les Hollandais supplantèrent bientôt les Portugais dans les Moluques, et, peu de temps après, par un accident singulier, ils trouvèrent moyen d'étendre au Japon les envahissements de leur commerce. On dit qu'alors l'importance annuelle du commerce portugais dans ces parages dépassait un million de livres sterling. Chose singulière du reste, c'est par l'entremise d'un Anglais que les Hollandais parvinrent à s'emparer du commerce japonais, commerce dont ils ont encore aujourd'hui la possession exclusive. Voici comment les choses se passèrent :

Une expédition de cinq vaisseaux partie du Texel en 1598 devait faire voile par le détroit de Magellan jusqu'à Yedso et aux Moluques. Nous rapporterons dans un autre chapitre quelques particularités relatives à cet essai de voyage autour du monde (1). Le pilote de cette flotte était William Adams, depuis long-temps au service des Hollandais, et qui, selon des conjectures faciles à justifier, avait, en 1596, accompagné Cornelis Ryp et Barentz dans le voyage auquel on dut la découverte du Spitzberg. Une série non interrompue de désastres accueillit la flotte hollandaise dans la mer du Sud ; la famine se fit sentir presque au début ; et en atteignant l'Océan Pacifique les vaisseaux furent dispersés par une tempête, de façon à ne pouvoir plus se rejoindre. Adams continua sa course vers le Japon, et aperçut enfin la terre lorsque déjà cinq hommes à peine de son équipage conservaient la force nécessaire aux manœuvres. Dès qu'ils eurent jeté l'ancre, les Japonais vinrent à bord, et, sans perdre de temps, firent main basse sur la cargaison du navire. Ils prirent soin toutefois de procurer de la nourriture aux matelots affamés. Les Portugais, et les jésuites en particulier, que la venue des Hollandais ne laissait pas d'effrayer, se hâtèrent de les présenter comme des proscrits et des pirates, semant une telle alarme par leurs calomnies qu'Adams et ses compagnons commencèrent à craindre d'être crucifiés, ce qui est, dans

(1) Voir au chap. XVII.

ces parages, la peine réservée aux pirates. Toutefois l'empereur, ayant ouï parler d'un navire qui arrivait de l'est dans ses domaines, ordonna que le pilote fût amené devant lui. Adams, tremblant pour sa tête, comparut sous les yeux du monarque, qui sembla l'examiner avec une attention soutenue, mais dont le maintien doux et gracieux dissipa les craintes que notre voyageur avait ressenties auparavant. Par l'entremise de ses interprètes, il adressa de nombreuses questions au pilote touchant le pays d'où venait ce dernier, ses habitants, ses mœurs, les forces militaires dont il pouvait disposer, les productions du sol, les lois, le gouvernement et la religion. La plupart de ces questions causèrent quelque embarras à Adams, encore qu'il paraisse avoir été doué d'une rare intelligence; mais à son tour il embarrassa bien davantage l'empereur, en lui montrant sur sa carte le détroit de Magellan, qu'il avait traversé pour venir d'Europe au Japon. Ce monarque, qui auparavant avait conçu une bonne opinion du pilote étranger, commença dès lors à concevoir quelque doute sur l'exactitude de ses récits; pourtant, comme Adams persistait fermement à maintenir ce qu'il avait dit, et comme la carte paraissait une sorte de témoignage écrit en faveur de sa véracité, l'empereur finit par croire implicitement ce qu'il ne lui était pas donné de comprendre; du reste, il prenait grand plaisir à écouter Adams, dont la physionomie portait sans doute l'empreinte de cette probité parfaite à laquelle ses ennemis mêmes ont été obligés de rendre hommage. Peu à peu il conquit l'estime de son royal geôlier, qui ne voulut écouter aucune des calomnies dirigées contre lui par la haine des Portugais; il était gardé à vue, mais, à cela près, traité avec toutes sortes d'égards.

Après quelque temps, et comme il gagnait tous les jours dans l'esprit du monarque, il cessa d'être prisonnier, et on lui permit de visiter ses anciens camarades, d'autant plus surpris de le revoir, que le bruit de sa mort avait été répandu depuis long-temps par les Portugais. Du reste, Adams trouva son vaisseau tout-à-fait livré au pillage; ses instruments, ses marchandises avaient disparu. Lorsque l'empereur connut cette perte, il ordonna qu'une enquête sévère fût faite au profit de son nouveau favori; et, comme elle n'amena pas les ré-

sultats désirés, il accorda une large indemnité aux Hollandais dépouillés par ses sujets. Il ne voulut point leur permettre de poursuivre leur voyage et de retourner chez eux, mais d'autre part il leur accorda libéralement en argent et en provisions de quoi subvenir à leur entretien, leur permettant de circuler librement dans les pays soumis à son autorité.

Ils étaient déjà depuis quatre ou cinq ans au Japon, se livrant au commerce dans diverses provinces du royaume, lorsque l'empereur fit venir Adams et lui ordonna de construire un vaisseau d'après la méthode européenne. Le pilote anglais lui représenta vainement que son métier était de guider et non d'équiper un bâtiment; le prince insista de telle manière, qu'il se vit obligé d'entreprendre le travail qu'on lui demandait. Il se mit à l'œuvre, et, s'aidant de toutes les ressources de son esprit, il parvint à lancer à la mer un bon vaisseau de quatre-vingts tonneaux. L'empereur parcourut le pont de ce petit navire avec une sorte de ravissement, et son ingénieur improvisé grandit encore à ses yeux. Adams possédait quelques connaissances élémentaires de géométrie et de mathématiques appliquées; il les enseignait tant bien que mal à l'empereur, et celui-ci le regarda bientôt comme un savant de premier ordre. Sa modestie d'ailleurs et son intégrité contribuèrent peut-être autant que ses talents à lui gagner et à lui conserver la faveur impériale. Il obtint enfin par la fermeté de sa conduite un ascendant complet sur l'esprit de l'empereur, et parvint à connaître, pour nous servir de ses propres expressions, « l'exacte longueur de son pied. » Alors, mais aussi vainement que par le passé, il sollicita la permission de partir; désirant le consoler, le monarque lui donna une terre et quatre-vingt-dix esclaves pour la travailler. Il se servit aussi d'Adams pour naviguer dans le vaisseau qu'il lui avait fait construire. L'Anglais réussit à merveille dans ce nouvel emploi. On lui fit ensuite équiper un second navire plus grand que le premier, mais sur le même modèle, et ce nouveau bâtiment fut employé, peu de temps après, à transporter à Acapulco, dans la Nouvelle-Espagne, environ trois cent-cinquante Espagnols abandonnés à diverses reprises sur les côtes du Japon. On peut conclure de cette circonstance

qu'Adams était au courant des principes généraux de la construction navale.

Lorsqu'il jugea impossible d'obtenir pour lui-même une permission de départ, il employa l'influence qu'il avait acquise en faveur du capitaine hollandais et de son lieutenant; ses efforts réussirent. L'année même où ces deux marins quittèrent le Japon, un petit vaisseau y arriva de Johore pour y recueillir les premiers bénéfices d'un commerce tout récemment autorisé. Adams, lorsque ce vaisseau partit, remit au capitaine une lettre adressée à ses *Amis inconnus* et à ses *compatriotes*, exprimant le désir qu'elle parvînt soit à Limehouse, près de Londres, ou à Gillingham, dans le comté de Kent, lieu présumé de sa naissance. Cette lettre renfermait un tableau abrégé du Japon, qu'il suppose avoir environ deux cent vingt-huit lieues de longueur sur une largeur plus considérable encore. Il vante du reste en termes énergiques la bonté, le courage et la politesse des Japonais, leur amour de la justice et leur rigoureux respect pour la loi. L'influence d'Adams procura immédiatement aux Hollandais une préférence marquée; et les Portugais lui attribuent cette haine des Japonais contre les jésuites, qui amena l'expulsion générale des autres négociants européens et de la religion chrétienne. La lettre écrite par Adams à ses amis parvint à Bantam dans le cours de l'année 1612; et l'année suivante un vaisseau anglais, commandé par le capitaine John Saris, arriva sur les côtes du Japon. Adams usa efficacement de toute son influence sur l'esprit du monarque pour établir entre le Japon et sa patrie des rapports bienveillants de part et d'autre. L'empereur accorda aux Anglais le droit absolu de faire le commerce dans ses domaines; accompagnant cette permission de présents pour le roi d'Angleterre et d'une lettre qui renfermait les phrases suivantes : « Je reconnais, comme je le dois, la bonté de votre majesté qui m'envoie un présent tel que mon pays n'en saurait produire, et tel que je n'en avais jamais vu de semblable. Je le reçois comme me venant non pas d'un étranger, mais de votre majesté que j'estime autant que moi-même. Je désire voir se perpétuer l'amitié qui m'unit à votre majesté, et qu'il puisse vous plaire d'envoyer vos sujets dans les ports soumis à mon empire; ils y seront toujours les

bienvenus. J'admire, de grand cœur, leur admirable connaissance de la navigation, et le courage qui leur fait traverser une mer immense sans s'effrayer des ouragans ou des tempêtes. J'applaudis à cette ardeur qui leur fait poursuivre un commerce et des découvertes également honorables; aussi me trouveront-ils toujours disposé à favoriser leurs progrès. J'envoie à votre majesté un faible gage de mon affection, et je désire que vous l'acceptiez comme venant d'un homme que votre amitié comble de joie. » Le capitaine John Saris devait être un homme de cœur, simple et droit; ses remarques sur le Japon sont encore comptées parmi les documents les plus précieux qu'on ait au sujet de ce bizarre pays. Il habita successivement différentes villes, telles que Fuecate, Osaca, Suranga et Méaco, qu'il dit être chacune aussi grande que Londres; or, déjà de son temps, Londres comptait une population de cinq cent cinquante mille âmes au moins. Le fleuve qui passe à Osaca lui parut aussi large que la Tamise auprès de Greenwich, et on le traversait sur plusieurs beaux ponts en bois. Méaco, la plus grande ville du Japon, était le théâtre d'un immense commerce; ses rues tracées avec un ordre parfait, et les ouvriers distribués dans les différents quartiers de la ville suivant la nature de leurs professions, attestaient les habitudes d'ordre et l'esprit méthodique des Japonais. Le grand temple de Méaco parut au capitaine aussi vaste et aussi élevé que l'église de Saint-Paul; de longues rangées de colonnes ornées de lanternes en papier, allumées avec soin chaque nuit, conduisaient au parvis du temple. L'accueil fait aux Anglais par les indigènes fut particulièrement affable. On leur demanda néanmoins de n'introduire avec eux aucun père ou prêtre, de crainte sans doute qu'on ne vît se renouveler les persécutions religieuses occasionnées par les jésuites portugais.

Saris, quoique satisfait en général de son voyage, ne parut pas espérer beaucoup du commerce qu'on pouvait établir avec le Japon. Adams eut grand' peine à lui faire adopter sa manière de voir concernant la direction qu'il fallait imprimer à ce commerce; le bon capitaine avait ses préjugés : il ne pouvait s'empêcher de traiter en simple pilote le favori de l'empereur, et le regardait comme disposé à s'exagérer les avan-

tages offerts par le pays auquel maintenant il était pour toujours attaché. Adams mourut au Japon en 1631, n'ayant rien perdu de la faveur du monarque et de l'estime populaire. Des révolutions y éclatèrent peu après; les persécutions, à la suite desquelles les Portugais en furent bannis, et les troubles qui, à la même époque, désolèrent la Grande-Bretagne, interrompirent insensiblement le commerce qui se faisait de ce côté; il est impossible de fixer la date précise à laquelle il cessa. Mais dans le cours de l'année 1673, et lorsque les rapports de l'Angleterre avec le Japon étaient déjà interrompus depuis quelque temps, un navire anglais se présenta sur les côtes de ce pays. Le capitaine fut immédiatement cité devant les autorités, et sommé de s'expliquer sur les causes de cette lacune dans les relations commerciales des deux peuples; le brave homme était hors d'état d'éclaircir cette difficulté historique. On lui demanda ensuite s'il était vrai que Charles, roi d'Angleterre, eût épousé la fille du roi de Portugal? et, comme il n'osa pas nier le fait, cette circonstance motiva le refus péremptoire que prononça l'empereur de recevoir les négociants anglais dans ses états. Or, les édits impériaux étant, d'après la loi politique du Japon, absolument irrévocables, aucune explication n'a pu changer cet état de choses; c'est ainsi que les Hollandais sont demeurés en possession de commercer exclusivement avec ce pays. Les branches les plus productives du négoce japonais sont celles qui se traitent avec la Chine et la Corée; ce dernier pays a souvent été conquis et ravagé par les Japonais. A l'époque où Saris se trouvait parmi eux, l'animosité populaire contre les Coréens était à son comble, et il n'existait aucune communication régulière entre les deux nations. Mais, dans le cours de l'année 1653, un de ces accidents qui ont si souvent contribué à nous faire connaître les diverses parties du globe, ouvrit la Corée aux Européens. Un vaisseau hollandais, destiné pour Nangasaki, fit naufrage sur l'île de *Quelpaert* ou *Séhésure*, qui est à environ douze lieues au sud de la Corée. Les Hollandais furent faits prisonniers par les indigènes qui mirent au pillage le vaisseau échoué; on les traita du reste avec douceur et humanité, mais sans leur permettre de reprendre la mer. Ce qui les consola le plus dans leur infortune fut de rencontrer chez ce peuple

étranger un de leurs compatriotes nommé Wettevree, natif de Ryp en Hollande, et qui avait, lui aussi, en 1627, échoué sur les côtes coréennes : on le leur envoya de la cour, où il était libéralement entretenu en qualité d'interprète. Les Hollandais, après une captivité de quelques années, furent contraints de prendre du service parmi les gardes attachés à la personne du roi, ce qui les mit sur un pied d'égalité avec la noblesse. Mais les renseignements qu'ils nous ont fournis concernant le pays et ses institutions ne sont point en rapport avec les occasions qu'ils eurent de les connaître. Après les avoir portés à ce haut degré de faveur et d'indépendance, leur fortune fut de nouveau ébranlée par les guerres et les commotions intestines auxquelles fut en proie leur nouvelle patrie. Pour la seconde fois, ils se trouvèrent réduits à un misérable esclavage, et regardèrent comme une faveur qu'on leur permît de mendier. Enfin, en 1666, huit d'entre eux achetèrent une barque sous prétexte d'aller récolter du coton dans les îles voisines, et gagnèrent ainsi le Japon, d'où ils retournèrent en Hollande. Ils décrivent la Corée comme un pays fertile; pendant l'hiver le froid y est rigoureux, et la neige y tombe en quantité si prodigieuse, que sous elle on creuse des passages pour aller d'une maison à une autre. S'il faut en croire ces voyageurs, les Coréens sont lâches à l'extrême, ignorants et débauchés.

Au commencement du XVII[e] siècle les Français suivirent le mouvement général, et cherchèrent à s'attribuer une part du commerce des Indes, mais leurs ressources parurent plus faibles et leurs progrès furent plus lents que ceux des peuples chez lesquels l'industrie privée agissait avec une liberté plus grande.

La première compagnie des Indes orientales qu'on établit en France (1604) ne fit jamais de tentative sérieuse pour ramener à exécution les clauses de la charte constitutive, et il ne faut rapporter qu'à l'année 1611 la véritable origine du commerce de la France avec les Indes orientales, encore que la compagnie de négociants, auxquels une patente royale fut alors octroyée, ait laissé s'écouler quatre années avant de faire partir un seul bâtiment. Quelques téméraires aventuriers sortis des ports de mer de la Normandie avaient

17.

cependant cherché fortune dans l'est. Dès 1601, un navire partit de Saint-Malo, portant à son bord François Pirard de Laval, commerçant de cette ville. Ce vaisseau, remarquons-le, avait un pilote anglais. Le voyage fut heureux jusqu'à la hauteur des Maldives, où le navire toucha contre un banc de roches. Le naufrage était devenu inévitable, et les marins, renonçant à toute subordination, commencèrent à s'enivrer pour adoucir, disaient-ils, autant que possible, les approches de la mort. « Ceci, dit Pirard, me remplit d'horreur et me convainquit que les matelots laissent à terre leurs âmes et leurs consciences. » Ils parvinrent néanmoins à gagner une des îles inhabitées; et le récit de Pirard est encore aujourd'hui la description la plus exacte que nous ayons de ce remarquable archipel. Aussi long-temps que les Français passèrent pour avoir de l'argent, les naturels les contraignirent de leur acheter leurs provisions à un taux si élevé que bientôt ils furent à bout de leurs ressources. « Cependant, dit Pirard, je m'étais appliqué à étudier leur langage, et, m'étant mis à même de discourir avec eux, je gagnai la faveur du gouverneur de l'île, qui me fit partir pour Male en me recommandant au roi, lequel, ainsi que ses femmes, fut particulièrement charmé de ce que je le saluais suivant la coutume du pays, et des détails que je pus lui donner, dans sa propre langue, sur la cargaison de notre vaisseau, les mœurs des dames françaises, etc. Aussi, pendant une maladie que je fis et qui dura plusieurs jours, on prit de moi un soin tout particulier. En un mot, je m'élevai à une sorte de position, grâces à la faveur du roi et aux bontés dont il me combla. Maintenant un long séjour dans ce pays m'ayant donné l'occasion d'étudier ses institutions, ses mœurs et ses lois, je crois devoir au public tout ce que j'ai recueilli sur ces matières. »

Pirard nous apprend ensuite que les îles Maldives passent pour être au nombre de douze mille, mais beaucoup d'entre elles sont de simples monticules de sable et ne peuvent être habitées. Les naturels affirment que les sables déposés journellement par la mer diminuent peu à peu le nombre des îles cultivées et de leurs habitants; ils disent aussi que des îles d'une grande étendue sont fréquemment divisées par des bras de mer qui se font jour à travers les terres. Les

Maldives prises dans leur ensemble sont entourées par un banc de rochers qui brisent les flots de la mer et soulèvent un ressac prodigieux. Le groupe entier est divisé en treize provinces appelées *attollones*, chacune desquelles comprend un grand nombre de petites îles. Les chenaux qui séparent les îles de chaque attollone sont si peu profonds qu'on pourrait les traverser à gué si l'escarpement des rochers qui forment leur lit ne mettait obstacle à ce genre de communication. Ces îles inhabitées sont pour la plupart couvertes de crabes énormes, d'écrevisses ou bien de pingoins si nombreux qu'en de certaines saisons il est impossible d'y marcher sans fouler aux pieds leurs œufs ou leurs petits. Le sable, très-beau et très-blanc, est en même temps assez chaud pour faire éclore les œufs de ces animaux. Les attollones sont séparés l'un de l'autre par de profonds canaux, ou bras de mer, dont quatre seulement, dans tout l'archipel, offrent une navigation sûre aux grands vaisseaux : notre auteur affirme qu'il en a vu des tracés relevés fort exactement sur les cartes marines des naturels.

Le cocotier fait la vraie richesse des Maldives, et Pirard nous parle de cet arbre utile avec les mêmes éloges que lui donnaient déjà les voyageurs arabes huit siècles auparavant (1). Du reste il est remarquable que malgré la fertilité générale des Maldives, et bien que le climat soit à peu près le même pour toutes ces îles, cependant les produits de la nature leur sont inégalement répartis et la différence des cultures y fait sentir la nécessité d'un commerce mutuel. Cette diversité de produits, et les liens sociaux qui en résultent, se fortifient encore par les usages du pays qui séparent les ouvriers aussi complètement que s'ils appartenaient à des castes différentes; séquestrant les tisserands dans une île, les orfèvres dans une autre, et ainsi de suite pour toutes les autres professions. L'habitant des Maldives est remarquablement inventif et industrieux, et, dès son jeune âge, habitué à la manœuvre marine; très-peu d'entre eux étant assez pauvres pour ne pas posséder une barque. Leurs femmes sont d'une beauté rare, et souvent aussi blondes que

(1) Voir au vol. I, p. 165.

celles d'Europe. Une fois qu'ils ont pourvu à leurs besoins (et c'est une tâche facile dans ces heureuses contrées) les habitants n'y songent plus qu'au plaisir.

De Laval avait déjà passé cinq années sur ces îles et désespérait de s'en échapper jamais, lorsque, au mois de février 1607, il rêva qu'il avait recouvré sa liberté. Ce rêve fit une grande impression sur son esprit et il fit vœu d'aller en pélerinage à Saint-Jacques de Galice s'il était assez heureux pour le voir se réaliser. Cette promesse fut écoutée du ciel. Le roi du Bengale envahit, peu après, les Maldives avec une flotte de seize navires. Notre auteur, ayant prouvé au conquérant qu'il n'appartenait point à la nation portugaise, fut traité avec douceur, et ramené aux Indes; d'où, après avoir essuyé quelques persécutions de la part des jésuites, il effectua son retour en Europe. Il accomplit alors le vœu dont nous avons parlé.

CHAPITRE XIV.

ÉTABLISSEMENTS DANS L'AMÉRIQUE DU NORD.

Succès des pêcheries à Terre-Neuve. — Accroissement rapide de la marine anglaise. — Privilége accordé à sir Walter Raleigh. — Voyage d'Amadas et de Burlow. — Ils découvrent l'île Wokoken. — Commerce avec les indigènes. — La Virginie. — Colonie fondée par sir Richard Greenville. — Exploration des côtes. — Souffrances et besoins des colons. — Ils reviennent en Angleterre avec sir Francis Drake. — Seconde colonie. — Sa destinée. — Troisième colonie. — Elle périt de misère. — Raleigh et ses plans de conquête. — El Dorado. — Raleigh prend la Trinité. — Il remonte l'Orinoco. — Les chutes du Caroli. — Rapports avec les indigènes. — Résultat de l'expédition. — Nouvelle exploration de la Virginie. — Colonie établie à James-Town. — Aventures du capitaine Smith. — Il est pris par les Indiens. — La princesse Pocohontas lui sauve la vie. — Elle épouse M. Rolfe. — Son voyage en Angleterre. — Sa mort.— Lord Delaware est nommé gouverneur. — Occupation des îles Summers.— Culture du tabac.— Les sectaires de Brown fondent New-Plymouth.— Voyage de Cartier sur le Saint-Laurent.— Il remonte le fleuve jusqu'à Montréal. — Souffrances de son équipage. — Son retour. — Colonies françaises.

Il semble qu'il soit dans les destinées de l'humanité qu'elle arrive à la civilisation par des luttes et des difficultés incessantes, qui rendent indispensables et la faculté de prévoir et celle de persévérer, en sorte que ses vertus s'accroissent par l'industrie et le travail. Dans la vie politique des nations

comme dans la vie privée des individus, il est rare de rencontrer des avantages solides conquis autrement que par des efforts opiniâtres. C'est ainsi que, dans les annales de l'Espagne et du Portugal, nous voyons la décadence de ces deux nations commencer avec leurs conquêtes transatlantiques, qui, selon toute apparence, devaient les enrichir à jamais. Au contraire, l'exemple le plus extraordinaire d'une heureuse colonisation se produit dans ces régions de l'Amérique du nord long-temps négligées, promettant peu, et où la nature n'a cédé ses riches trésors qu'à de longs et de pénibles labeurs. Les avantages des pêcheries de Terre-Neuve furent bientôt appréciés par les états européens, et tous ceux qui possédaient une marine tentèrent d'y prendre part. Vers l'année 1578, les navires anglais employés à cette pêche étaient au nombre d'environ cinquante. L'Espagne y envoyait plus de cent bâtiments; le Portugal, cinquante; la France, trois fois autant; la Biscaye, une trentaine, ces derniers principalement employés à pêcher la baleine. Entre tous, les Anglais étaient décidément supérieurs par l'équipement de leurs vaisseaux; aussi semblent-ils avoir acquis une véritable souveraineté sur ces mers : peut-être la devaient-ils aux découvertes de Sébastien Cabot, dont les errements étaient généralement suivis par les pêcheurs étrangers (1). Mais l'établissement fondé à Terre-Neuve par sir Humphrey Gilbert donna, dans ce pays, un titre positif et une domination régulière à ses compatriotes; aussi, vers la fin du règne de la reine Élisabeth, deux cents bâtiments anglais, montés par huit mille matelots, faisaient la pêche dans ces parages nouvellement conquis.

La mort de sir Humphrey Gilbert menaça de mettre un terme à ses plans de colonisation, qui demandaient, au début, non-seulement une conduite habile, mais encore une rare activité d'imagination. Toutefois, ce noble aventurier transmit son influence et ses vues à un homme qui ne lui cédait ni en ardeur ni en audace de caractère : c'était son demi-frère, sir Walter Raleigh. Ce dernier se procura, en 1584, un renouvellement des priviléges accordés à sir Humphrey, et dans

(1) Harris, Collection of Travels, 1753, vol. II.

des termes non moins généraux : on lui octroyait, en effet, deux cents milles de territoire à prendre dans toutes les directions de ce pays « éloigné, païen et barbare, » pourvu qu'aucune nation chrétienne n'en eût encore pris possession. Raleigh équipa immédiatement deux navires pour un voyage de découvertes; comme il se trouvait lui-même beaucoup trop engagé dans des intrigues de cour pour se mettre à la tête d'une telle expédition, il en confia le commandement à deux officiers expérimentés, les capitaines Amadas et Burlow. Ils prirent leur route en faisant le tour des Canaries et des îles de l'Inde occidentale. En approchant de la côte des Florides, long-temps avant qu'ils vissent la terre, leur odorat fut agréablement flatté par les parfums qu'elle exhalait. Le continent reconnu, ils longèrent la côte pendant près de quarante lieues, jusqu'à ce qu'ils fussent arrivés à une rivière sur les bords de laquelle ils descendirent, prenant possession du pays au nom de la reine et de leur commettant. Gravissant ensuite une colline, ils découvrirent qu'ils avaient abordé sur une île d'environ vingt milles de longueur sur six de large (Wokoken, sur la côte de la Nouvelle-Caroline). Un indigène qu'ils rencontrèrent, et qui fut traité par eux avec douceur, répartit entre eux, pour leur témoigner sa reconnaissance, une barque remplie de poisson, le produit de son travail d'un jour. Bientôt après, ils reçurent la visite du roi du pays, qu'accompagnaient quarante à cinquante des principaux chefs. Des objets qu'ils avaient en leur possession, un mauvais plat d'étain fut celui qui sembla lui agréer le plus : ils le lui cédèrent pour vingt peaux de daim; et lui, pratiquant un trou sur un des bords, le suspendit à son cou comme une cuirasse, indiquant par ses gestes qu'il se trouvait ainsi à l'abri des flèches de ses ennemis. Il donna cinquante fourrures d'un grand prix en échange d'un chaudron de cuivre. Mais il parut désirer surtout qu'on lui cédât quelques épées, et il offrait pour les payer une boîte remplie de perles; mais les Anglais, cependant, se donnèrent bien garde d'armer les sauvages, et de leur laisser connaître le haut prix qu'ils attachaient aux perles avant qu'on leur en eût révélé l'origine. Elles venaient, leur dit-on, d'une grande ville située dans l'intérieur, à six journées de distance, et où le roi résidait

habituellement. Nos aventuriers n'essayèrent point d'y parvenir, et, satisfaits de leur voyage, ils retournèrent en Angleterre vers le mois de septembre. Là, ils représentèrent le pays récemment découvert comme un véritable paradis, réunissant la beauté des sites à une fertilité sans égale. La reine, charmée de leur récit, voulut, par allusion à sa chasteté prétendue, que l'on appelât *Virginia* ce pays enchanté : sous ce nom furent comprises, à cette époque, presque tous les points de l'Amérique du nord auxquels les Anglais étendirent leurs prétentions.

L'année suivante (1585), sir Walter Raleigh fit partir une seconde expédition, commandée par sir Richard Greenville, gentilhomme d'une bravoure et d'un désintéressement chevaleresques. Il descendit à terre cent huit hommes, à Roenoke, vis-à-vis l'île de Wokoken; et, capturant à son retour un bâtiment ennemi, il doubla, par l'heureuse issue de son voyage, les espérances de ses commettants. Dans l'intervalle, les colons qu'il avait laissés sur le continent américain s'efforcèrent, suivant les instructions de Raleigh, d'examiner la côte : ils la suivirent à quatre-vingts milles au sud et à cent trente au nord, sans y découvrir un hâvre de quelque importance. Durant ces excursions, ils s'aventurèrent quelquefois trop loin sur le bord des rivières, s'exposant ainsi aux embuscades des sauvages. Un grand nombre d'entre eux payèrent de leur vie cette conduite imprudente. Ils négligèrent aussi, dans leur ignorance du climat, de réunir à temps les provisions que le pays pouvait leur fournir. L'année suivante, aucunes ressources ne leur parvinrent d'Angleterre; la famine leur fit sentir ses horreurs, et les avait presque entièrement réduits au désespoir lorsqu'enfin une flotte leur fut signalée : c'était celle de sir Francis Drake, qui revenait alors en triomphe de son expédition aux Indes occidentales. Ils sollicitèrent, ils obtinrent la permission de s'embarquer à bord de ces vaisseaux, et, quittant à la hâte leurs établissements, ils revinrent en Angleterre. Raleigh, pourtant, ne les avait point abandonnés, bien que des obstacles insurmontables l'eussent empêché de leur envoyer des secours opportuns. Sir Richard Greenville arrivait à Roenoke quelques jours après le départ de la colonie. Surpris et affligé de l'abandon où il trouva les

lieux qu'elle avait habités, il ne renonça pas à ses plans d'occupation ; en conséquence, il laissa derrière lui cinquante hommes munis de provisions pour deux ans. Cette nouvelle colonie périt également par défaut de précautions. En 1587, on trouva ses bâtiments au niveau du sol, et le squelette d'un homme étendu sur l'herbe fut le seul vestige qui indiqua le sort de ses malheureux compagnons. Le capitaine White, qui, cette année, s'était chargé de visiter Roenoke, fit une troisième tentative pour y fonder un établissement ; mais les colons se montrèrent si peu industrieux, si uniquement préoccupés de s'enrichir à la hâte, et leurs habitudes dissolues les rendaient si rebelles à toute bonne direction, qu'ils furent bientôt en proie à la détresse la plus alarmante ; White se vit contraint de se rendre en Angleterre pour se procurer des provisions. Mais à cette époque le peuple anglais, terrifié par les projets d'invasion espagnole, ne pouvait accorder d'attention à d'autres objets, et deux ans s'écoulèrent avant que White fût à même de repartir. Enfin, en 1589, il mit à la voile avec trois vaisseaux. En arrivant à Roenoke, il ne retrouva aucune trace des habitations qu'il y avait laissées ; seulement, sur l'écorce des arbres il lut le mot : *Croatan*, gravé en grandes lettres, d'où il conclut que les colons s'étaient transportés dans une île ainsi nommée, et située à quelques lieues au sud de Roenoke. Il se dirigea immédiatement vers cette île ; mais une violente tempête le détourna malgré lui de sa route, et le força à revenir en Angleterre sans avoir porté le moindre secours à ses infortunés compatriotes. Ainsi périt le troisième établissement.

Sir Walter Raleigh avait en peu d'années équipé sept expéditions, et dépensé plus de 40,000 livres sterling, le plus clair de sa fortune, sans obtenir un seul résultat ; mais son humeur aventureuse n'était pas de celles que le mauvais succès décourage ; et, comme il vivait à la cour mêlé à toutes sortes d'intrigues, il lui fallait de brillants exploits au dehors pour compenser et dissimuler les mortifications qu'il avait à essuyer journellement. L'amoindrissement de sa fortune semblait accroître l'essor de son imagination, le désespoir laissant peut-être moins de prise sur lui aux conseils de la froide raison ; il consacra la fin de sa vie à poursuivre de chiméri-

ques entreprises qui ne l'avaient point séduit à l'époque où sa fortune presque sans bornes le mettait à même d'accomplir tout ce qu'il projetait.

Il est difficile de déterminer d'une manière précise l'époque et les circonstances qui firent naître l'idée qu'il existait une *terre dorée*, un El-Dorado, dans l'intérieur de l'Amérique du sud; terre où le gouvernement des Incas avait repris, disait-on, son ancienne splendeur, et où les métaux précieux existaient en telle quantité que le toit même des temples y était en or massif. Ces bruits circulaient déjà en 1531, lorsque Ordaca entreprit sa malheureuse expédition aux bouches de l'Orinoco et voulut remonter ce fleuve. Gonzalez Pizarro, faisant route vers les sources du Maragnon, recueillit des renseignements qui semblaient confirmer ce fabuleux récit; ainsi fit Orellana en redescendant ce grand fleuve. Mais il n'est pas surprenant que les Espagnols, tandis qu'ils ne cherchaient que de l'or et ne rêvaient pas à autre chose, ornassent abondamment de ce métal presque divinisé tous les songes dont ils berçaient leur imagination. Walter Raleigh connaissait toutes les merveilleuses traditions qu'ils avaient rassemblées; et, tout en les employant pour agir sur l'opinion du public, il leur laissa prendre sur ses convictions personnelles un empire funeste. Il mit en projet la conquête de la Guyane et la découverte de l'El-Dorado ou pays de l'or, où les indigènes, suivant un écrivain espagnol, enduisant leurs corps d'une gomme balsamique, se roulaient ensuite dans de la poussière d'or, de façon à être dorés de la tête aux pieds; cette toilette, à la vérité, ne se faisait que les jours de grande cérémonie. Les plans de sir Walter Raleigh furent bien accueillis par les ministres, et, en 1595, il fit voile vers la Guyane avec cinq vaisseaux sous ses ordres. L'île de la Trinité fut sa première conquête; ayant réuni les naturels, il leur expliqua, au moyen d'un interprète amené d'Angleterre, « qu'il était le serviteur d'une reine, la plus grande cacique du nord, d'une vierge aux ordres de laquelle obéissaient plus de caciques qu'il n'y avait d'arbres dans toute leur île; qu'elle était l'ennemie des Espagnols à cause de leur tyrannie oppressive; qu'après avoir délivré de leur servitude toutes les côtes du monde septentrional, elle avait envoyé Raleigh pour

les délivrer à leur tour, et pour défendre la Guyane contre l'invasion de ce peuple barbare. » Ensuite il fit ses préparatifs pour descendre sur le continent. Un officier espagnol nommé Berreo, qui jadis avait vainement tenté de s'introduire dans la Guyane, voulut dissuader Raleigh d'exécuter ses plans avec autant de précipitation; il lui représenta qu'il serait nécessaire d'emporter des provisions pour un voyage d'aussi longue durée; que la navigation des rivières était entravée par des battures et des courants nombreux; que justement à l'époque de l'année où il comptait les remonter, ces rivières grossissaient et devenaient autant d'impétueux torrents. Mais toutes ces raisons parfaitement fondées ne furent envisagées par l'aventurier anglais que comme les suggestions d'un rival désireux de contrecarrer ses plans et d'empêcher leur exécution. Raleigh essaya donc de pénétrer avec ses vaisseaux dans le fleuve Orinoco; mais, trouvant impossible de leur faire franchir la barre, il dut se résoudre à entreprendre l'expédition dans des chaloupes découvertes. Une centaine d'hommes avec leurs armes, et des provisions pour un mois, furent entassés dans trois petites barques, sans défense contre les intempéries de la saison et les dangers d'un climat malsain. Ils avaient à peine commencé à remonter le fleuve, lorsqu'ils se trouvèrent perdus dans un labyrinthe de canaux d'où ils ne purent sortir qu'avec des travaux excessifs et des craintes au moins égales. Par bonheur ils surprirent un vieil Indien dans sa barque; et, traité par eux avec bonté, il consentit à leur servir de pilote. Les Indiens qui habitaient l'embouchure de l'Orinoco passaient l'été ou la saison sèche dans des maisons; mais durant les mois d'hiver, quand le pays était inondé, ils construisaient de petites huttes à la cime des arbres, où ils montaient au moyen d'échelles. Quelques vagues rumeurs concernant les Espagnols et la terre dorée furent avidement recueillies par nos aventuriers, et firent partager aux soldats de Raleigh l'ardeur qui animait leur chef. Lorsque ce dernier eut remonté le fleuve à près de trois cents milles, il eut une entrevue avec Tapiowary, chef indien, âgé de plus de cent dix ans, et qui lui donna d'amples renseignements sur la situation politique et les productions naturelles du pays.

En quittant ce vieillard, Raleigh se dirigea vers l'ouest pour visiter les chutes de la rivière Caroli. Du haut d'une colline qui la dominait, nos aventuriers la virent se précipiter en trois courants parallèles, pendant l'espace de vingt milles, si rapide, qu'une barque à huit rames ne pouvait pas la refouler, bien que son lit fût aussi large que celui de la Tamise devant Woolwich. Une douzaine de cataractes, échelonnées au-dessus les unes des autres, se précipitaient avec un bruit que l'on pouvait entendre à plusieurs lieues de distance. Le paysage environnant passait en beauté tout ce que l'imagination peut concevoir : les collines étaient chargées de bois magnifiques sous lesquels les eaux serpentaient en mille capricieux méandres. On ne voyait pas une broussaille sur les plaines, entièrement recouvertes d'un gazon dense et frais. De toutes parts des troupeaux de daims animaient ce tableau ; une multitude d'oiseaux, en variétés infinies, et revêtus des plumages les plus éclatants, voltigeaient parmi les arbres ou perchaient immobiles sur les bords du fleuve. Même les échantillons du règne minéral avaient là comme une richesse inconnue, et des éclats de pierre qu'ils supposaient contenir de l'or furent emportés par nos crédules aventuriers.

Raleigh était maintenant à quatre cents milles de la côte. Un mois entier s'était écoulé depuis qu'il avait quitté ses navires. La saison des pluies allait commencer, et les eaux du fleuve grossissaient avec une effrayante rapidité ; la prudence ne lui permettait plus par conséquent de retarder son retour. En redescendant vers la mer, il fit une nouvelle visite au vieux chef Tapiowary, afin d'avoir son avis sur les moyens de conquérir la Guyane et d'arriver à Manoa, la fabuleuse ville d'or. Les réponses prudentes du vieil Indien parurent autant d'encouragements à un homme déjà complètement perdu dans de chimériques visions. Du reste, et quoi que l'on puisse penser de ses folles espérances, l'habileté de Raleigh se déploya d'une manière brillante dans cette expédition remarquable. Il n'y eut ni murmures, ni mécontentements d'aucune espèce ; et, nonobstant les dangers et les privations auxquels nos marins furent exposés, pas un ne périt durant ce voyage, à l'exception d'un nègre qui fut dévoré par un crocodile. Raleigh revint à Londres, rapportant avec lui quel-

ques échantillons de minerai d'or, frêles bases de ses espérances. Le fils de Tapiowary l'accompagnait, et fut solennellement baptisé dans l'église de Saint-Paul, où il reçut le nom de Gualtero. Deux Anglais étaient restés en otage auprès du chef indien; l'un était un bon dessinateur; l'autre un enfant qui devait apprendre la langue des naturels et qui avait fait dans cette étude de rapides progrès, lorsqu'il fut malheureusement dévoré dans les bois par les bêtes sauvages. La réputation de Raleigh avait beaucoup souffert du mauvais succès de ses expéditions en Virginie; les résultats à peu près nuls de son voyage en Guyane complétèrent sa chute. Peu de temps après, sa condamnation comme traître annula le privilége qu'il tenait de la munificence d'Elisabeth, et ouvrit l'Occident à de nouveaux aventuriers.

En 1605, le capitaine Weymouth fut envoyé en Virginie avec mission d'y étudier la côte afin d'y établir plus tard une colonie. Il découvrit Long-Island et pénétra dans un grand fleuve (l'Hudson, selon toute probabilité), qu'il ne craignit pas de comparer à l'Orinoco et au Maragnon. Le compte qu'il rendit à son retour des pays magnifiques où il avait passé, de ses rivières navigables, et de ses hâvres où toutes les flottes de la terre pouvaient s'abriter à l'aise, réveilla l'esprit d'émigration long-temps endormi. Deux sociétés s'organisèrent peu après dans le but de défricher la Virginie; leurs chartes leur assignaient pour limites, à la première, du 38° au 43° de latitude nord, à la seconde, du 41° au 45°, deux degrés se trouvant ainsi laissés en commun par une mesure assez étrange. La compagnie de Londres, à laquelle était accordée la partie sud de ce territoire, étant celle qui pouvait disposer de capitaux plus considérables, fut la première à commencer ses opérations. Une escadrille de trois vaisseaux sous les ordres du capitaine Newport, et emportant avec elle cent dix colons, partie de Londres en 1607, arriva au mois d'avril à l'entrée de Chésapeak-Bay. La première grande rivière explorée par les nouveau-venus fut le Powhatan, qu'ils appelèrent la rivière de Jacques *(James's river)*. A cinquante milles de son embouchure, ils trouvèrent une presqu'île réunie à la terre ferme par une isthme d'environ trente verges. Le sol était fertile; la position paraissait

sûre, et ils fondèrent en cet endroit James's Town, qui existe encore et qui est le plus ancien établissement des Etats-Unis. Parmi les chefs de cette colonie figurait le capitaine John Smith, déjà bien connu par ses aventures dans les guerres de Turquie. Il s'était distingué dans l'armée hongroise, avait été pris par les Turcs, vendu par eux aux Tatars; et, après avoir erré dans les divers royaumes de l'intérieur de l'Asie, n'etait revenu chez lui que pour aller chercher de nouveaux périls dans l'hémisphère occidental. Le conseil qui administra d'abord la nouvelle colonie, et dont faisaient partie plusieurs personnages de rang et d'importance, exclut dès l'abord ce personnage de toute participation à la direction des affaires; son talent et son expérience ne méritaient pas une telle injure, qu'il dut peut-être à l'envie ou aux craintes qu'inspirait son caractère quelque peu absolu. Mais, lorsque l'heure du danger eut sonné, l'autorité revint d'elle-même aux mains de ce courageux vétéran. La majeure partie des colons étaient des hommes de mœurs dissolues, sans ressources, et qui avaient émigré, soit pour échapper à l'empire des lois, soit pour s'enrichir en peu de temps par la découverte de quelques mines d'or. Un minéral d'un jaune brillant avait été découvert dans le voisinage de James's Town, et l'on supposait sans fondement qu'il renfermait le métal tant désiré; mais tandis que, sur la foi de cette fausse indication, nos aventuriers se perdaient en vaines recherches, les premiers symptômes de détresse commencèrent à se montrer. Traités avec orgueil et dureté, les Indiens, qui s'étaient d'abord bornés à refuser l'échange de leurs provisions, en vinrent enfin à une guerre ouverte.

Le courage, l'activité, l'adresse du capitaine Smith mirent en défaut toutes leurs attaques et leur apprirent à redouter la vigilance et la résolution de leurs adversaires. La colonie lui dut son salut. Dès qu'une trève lui rendit quelque loisir, Smith s'avança vers Chésapeak-Bay qu'il examina fort en détail, et à l'extrémité de laquelle il découvrit la rivière Potowmac; la vue de ce magnifique fleuve encouragea tellement ses équipages indisciplinés et sans énergie, qu'ils consentirent avec transport à l'explorer avec lui. Ce voyage de trois mille milles qu'il fallait accomplir par le mauvais temps

et dans une barque ouverte était une entreprise de nature à flatter l'orgueil du vieux capitaine. Déjà une fois, en remontant James's River, sa prudence l'avait trahi; et une trop grande confiance dans son courage personnel et les ressources de son habileté avait failli amener sa perte. Dans ce nouveau voyage, il remonta le fleuve jusqu'à ce que l'entrelacement des branches d'arbres et le nombre des courants empêchassent complètement sa chaloupe d'avancer; alors il poursuivit son voyage dans un petit canot, avec deux de ses compagnons et deux guides indiens. Après avoir remonté environ vingt milles, de cette façon, il descendit à terre, s'amusant à chasser dans les bois. Cependant les Indiens avaient pris l'éveil; et, quand Smith revint au rivage, il trouva égorgés ses deux camarades; lui même se vit entouré par une bande de guerriers sauvages, l'arc tendu, et prêts à faire pleuvoir sur lui une grêle de traits. Quelque alarmante que fût une telle situation, son intrépidité naturelle ne se démentit point. Il saisit promptement un de ses guides indiens, l'attacha devant lui, de façon à lui servir de bouclier contre les flèches des sauvages, et se prépara ainsi à vendre chèrement sa vie. Mais les Indiens étaient en forces trop supérieures, Smith fut bientôt entouré et fait prisonnier. Il était déjà lié à un arbre et sur le point d'être mis à mort, lorsque montrant aux Indiens un petit cadran solaire, et leur expliquant ses usages par la description de la marche des astres, il parvint à étonner et à charmer son naïf auditoire, au point que les sauvages différèrent son exécution et détachèrent immédiatement les liens qui le retenaient; on le conduisit à Powhatan, chef puissant, dont l'autorité presque royale s'étendait sur tout le pays qui avoisine la rivière Potowmac.

Il trouva le chef indien, entouré de ses principaux guerriers, sous une tente, derrière laquelle étaient rangées les femmes de sa famille. Le sort de Smith était déjà fixé; il passait pour le plus formidable ennemi des tribus indiennes, et le sévère Powhatan prononça sa mort sans hésiter. Une sorte d'autel de pierre, grossièrement taillé, s'élevait au centre de l'assemblée; on y traîna Smith, qui fut contraint d'y placer sa tête, tandis qu'un guerrier tatoué se tenait près de lui brandissant une massue avec laquelle, au premier mot du

chef, il allait lui briser le crâne. L'ordre fatal qui devait mettre un terme à la vie et aux aventures de Smith était déjà prononcé, lorsque Pocohontas, la fille aînée de Powhatan, se précipita vers le condamné et plaça sa tête sur celle de Smith, déclarant qu'elle voulait le sauver ou mourir avec lui. La cruauté des sauvages s'effaça devant cette preuve d'attachement soudain. Powhatan se laissa fléchir, et Smith eut la permission de s'éloigner, moyennant sa promesse d'envoyer aux Indiens les produits de fabrique européenne qu'ils appréciaient le plus.

Le retour de Smith préserva la colonie d'une ruine devenue imminente, grâce à la paresse et aux passions sans frein des hommes qui la composaient. L'ordre, la tranquillité même reparurent, et ne furent plus troublés aussi long-temps que l'autorité demeura en ses mains; mais bientôt après, l'explosion accidentelle d'un baril de poudre le blessa si grièvement, qu'il fut obligé de revenir en Angleterre pour y chercher sa guérison. Cependant la princesse Pocohontas avait donné à plusieurs reprises des preuves de son amitié pour lui et pour les Anglais en général. Au risque de perdre la vie, elle était venue en secret, au travers des bois, pour avertir les colons d'une conspiration tramée contre eux par les tribus indiennes. Ce bon procédé fut payé d'ingratitude. Pocohontas fut retenue prisonnière, et conservée comme otage pour décider son père à ne rien entreprendre contre les Anglais. Pendant sa captivité, la jeune Indienne s'attacha de plus en plus aux Européens; un jeune homme de bonne famille, John Rolfe, acquit des droits sur son cœur. Elle l'épousa, et fut baptisée sous le nom de Rébecca. Powhatan, lorsqu'il l'apprit, se réjouit fort de cette union, et dès ce jour les colons n'eurent pas de plus fidèle ami. La princesse Pocohontas, devenue Mistress Rolfe, visita l'Angleterre, où elle excita une curiosité et une admiration générale. Son bon sens naturel et sa pureté d'âme corrigeaient les vices de son éducation; aussi, transportée tout-à-coup, des forêts de l'Amérique, au sein d'une société toute artificielle et frivole, elle se trouva ne manquer ni d'un juste sentiment des convenances, ni d'une haute dignité de conduite. Sa première entrevue avec Smith l'affecta profondément; à son aspect

elle ne put retenir l'expression de la peine qu'elle éprouvait ni, durant quelques heures, attacher ses regards sur lui. Jamais il n'avait payé de retour, — peut-être même ne la soupçonnait-il pas, — l'ardente passion qu'il lui avait inspirée. Le roi Jacques éprouva quelque crainte des prétentions que Rolfe, du chef de sa femme, pourrait faire valoir à la souveraineté de Virginie ; mais après quelque temps on parvint à les dissiper, et la princesse obtint la permission de partir avec son mari. Elle mourut du reste à Gravesend, au moment de retourner dans sa patrie.

Pocohontas avait été accompagnée en Angleterre par son cousin Vitomotomakkin, chef et prêtre indien, chargé par Powhatan d'examiner en détail le pays et en particulier de savoir au juste le nombre de ses tribus et de ses guerriers. A cet effet, un paquet de baguettes lui avait été remis afin qu'il y fît une entaille chaque fois qu'il rencontrerait un homme. Dès le moment où il aborda à Plymouth, il procéda à ce singulier recensement, bien qu'il fût évidemment surpris de la tâche qu'on lui avait imposée. Il la continua infatigablement sur la route de Plymouth à Londres ; mais, à peine entré dans Piccadilly, il jeta ses bâtons à terre avec désespoir, et dit à Powhatan, lorsqu'il le revit, que pour dénombrer le peuple anglais, il fallait être en état de compter les feuilles de toute une forêt.

Les colonies anglaises, en Virginie, comptant plutôt sur les secours étrangers que sur leur propre industrie, soutinrent à peine, pendant quelques années, leur frêle et chancelante existence. En 1609, cinq cents nouveaux colons arrivèrent sur neuf vaisseaux. Lord Delaware fut nommé gouverneur de la colonie, mais comme il ne put, la même année, se rendre en personne dans ces établissements, il envoya trois vice-gouverneurs qui, embarqués dans le même navire, furent jetés par une tempête sur les îles Bermudes; elles étaient à cette époque inhabitées; toutefois les naufragés y trouvèrent une grande quantité de bois et des provisions en abondance. Les porcs que les Espagnols y avaient laissés, multipliés dans une proportion extraordinaire, devinrent d'un grand secours pour nos colons involontaires. Les Bermudes passèrent ainsi sous la domination de la couronne

d'Angleterre, et, baptisées par sir Georges Summers, l'un des vice-gouverneurs, prirent le nom de *Summers' Islands*. La présence de tant de personnages influents et considérés, suppléant à quelques égards à la vigueur et à l'autorité de Smith, maintint un semblant d'ordre et de prospérité parmi les colons toujours aussi prodigues, aussi négligents, aussi enclins à la révolte. Mais une société formée d'éléments aussi hétérogènes devait difficilement acquérir quelque stabilité, et lorsque lord Delaware, bientôt après, arriva dans Chésapeak-Bay, pour y prendre possession de sa charge, il trouva les colons déjà embarqués sur les navires qui devaient les ramener en Angleterre. Il les força néanmoins de renoncer à ce dessein, et leur fit comprendre que dans le Nouveau-Monde seulement ils devaient chercher l'accroissement de leurs richesses. L'heureux hasard de son arrivée préserva d'une destruction totale les colonies anglaises en Virginie. Dès 1616 on y entreprit la culture du tabac qui devait bientôt les enrichir et leur donner de l'importance. L'usage de cette plante eut beaucoup d'obstacles à vaincre pour s'introduire en Europe ; et, comme les préjugés s'aident volontiers de la bigoterie, ceux qui décriaient le tabac par pure répugnance d'imagination, ne firent pas difficulté de le proscrire au nom des idées religieuses. Le roi Jacques avoua ouvertement son aversion « pour cette plante abjecte et nauséabonde » à laquelle l'Angleterre dut, plus tard, une si grande portion de ses revenus. Peu de faits historiques montrent aussi bien l'impuissance des monarques contre un entraînement national, que la rapidité avec laquelle, malgré l'opposition des plus grands souverains de l'Europe (1), le tabac est devenu un objet de consommation usuelle.

Pendant que la compagnie de Londres persévérait, avec des succès encore indécis, à coloniser les parties méridionales de la Virginie, la Compagnie de Plymouth, créée à la même époque et à laquelle avait été octroyée la partie nord de cette vaste contrée, se contentait d'entretenir avec les indigènes un commerce sans importance. La violence déraisonnable avec laquelle les Indiens furent tout d'abord traités leur avait ins-

(1) Pierre-le-Grand, Frédéric et Amurat IV.

piré contre les Anglais une haine implacable, que par la suite ni présents ni bons procédés ne parvinrent à éteindre. Leurs continuelles hostilités effrayèrent tellement les émigrants, que, pendant bien des années, on vit échouer toutes les tentatives ayant pour objet de fonder une colonie dans le pays qui se nomme aujourd'hui la Nouvelle-Angleterre (*New-England*). Enfin (1620), une secte de puritains, appelés Brownists, espérant acquérir dans les sauvages forêts du Nouveau-Monde une liberté de conscience que leur refusaient les états civilisés, vinrent à Plymouth, dans le Massachusetts, et y jetèrent les fondements d'une colonie, la plus industrieuse, peut-être, et la plus puissante de l'univers.

Dans leurs tentatives pour soumettre à leur empire les immenses régions de l'Amérique du nord, les Français avaient pris les devants sur leurs voisins d'outre-Manche; mais, faute de persévérance, ils perdirent bientôt ce léger avantage. En 1534, Jacques Cartier était venu de Saint-Malo pour étudier la côte de Terre-Neuve. Il revint sain et sauf et repartit l'année suivante afin de continuer ses recherches. Un grand golfe dans lequel il pénétra reçut de lui le nom de Saint-Laurent; là il apprit des sauvages que la grande rivière Hochelega (le Saint-Laurent), qui conduisait au Canada, s'ouvrait devant lui. Selon eux elle pénétrait si avant dans les terres qu'ils n'avaient jamais ouï dire qu'un homme eût atteint sa source. Cartier essaya de remonter le fleuve, et trouva un premier ancrage auprès de l'île d'Orléans, à laquelle, frappé de sa végétation belle, abondante, variée, et plus particulièrement des vignes qui la couvraient, il donna le nom d'île de Bacchus. Il remonta la rivière dans des canaux, et parvint ainsi au village de Stadacona (nommé aussi par les naturels *Canada* ou *la ville*), qu'il dépeint comme un coin de terre aussi beau qu'on en puisse rencontrer en France, entouré par de nobles arbres, des chênes, des ormeaux, des noyers, des érables presque tous chargés de fruits. Un chef indien nommé Donnacona adressa un long discours aux Français, tandis que les femmes de sa tribu dansaient et chantaient dans l'eau pour leur plaire. Lorsque Cartier et lui conclurent un pacte d'alliance réciproque, les Indiens qui les entouraient poussèrent le cri de guerre, trois

horribles hurlements, qui glacèrent leurs hôtes de terreur. Les vaisseaux français furent ensuite amenés à Stadacona, et Cartier fit aussitôt ses préparatifs pour explorer le Hochelega dans ses chaloupes; mais il apprit que ce projet déplaisait au chef indien. Les Français n'en persistèrent pas moins dans leur résolution, et les Indiens alors entreprirent d'y mettre obstacle par un stratagème bien propre à donner une idée de leur superstition et de leur simplicité. Ils habillèrent trois hommes en démons avec des peaux de chien blanches et noires, après avoir pris soin de noircir leurs visages et de fixer à leurs têtes des cornes longues d'un pied; ces émissaires montèrent dans un canot et furent confiés au fleuve dont le courant devait les entraîner auprès des vaisseaux français. Les Indiens étaient cachés dans les bois voisins, guettant ce moment solennel. Quand les prétendus diables furent à portée de la voix, l'un d'eux se dressa sur sa barque, et fit une longue harangue après laquelle ayant pris terre, ils se laissèrent tomber comme morts et furent secrètement emportés par leurs compatriotes. Quelques-uns de ces derniers vinrent aussitôt trouver Cartier à son bord, et, feignant la plus grande consternation, lui expliquèrent le sens de ce qui venait de se passer. Leur dieu Cudruaigny, lui dirent-ils, avait parlé dans le Hochelega, et avait envoyé ces trois démons au Français pour lui apprendre que, dans le pays où il voulait aller, la glace et la neige devaient inévitablement le faire périr. Sans se laisser troubler par leurs prédictions, Cartier continua sa route vers le haut de la rivière, et fut charmé en avançant par la richesse et la majesté des sites qui s'ouvraient devant lui. Toutes les fois qu'il approcha du rivage, il reçut des naturels l'accueil le plus amical et le plus hospitalier. Son voyage sur ce grand fleuve dura neuf jours sans que rien diminuât les impressions agréables qu'il lui avait d'abord procurées. Il arriva ainsi à un grand lac formé par un développement du fleuve, ayant douze lieues de longueur sur six de large et qu'il appela le lac d'Angoulême (on l'appelle aujourd'hui le lac Saint-Pierre). A partir de là les courants du fleuve et ses affluents, devenus plus nombreux, rendirent sa navigation plus difficile; cependant au bout de quatre jours il parvint à Hochelega, située à qua-

rante-cinq lieues au-delà du lac d'Angoulême. La ville d'Hochelega, c'est ainsi qu'il appelle le hameau indien, était à environ six milles du rivage, et l'on y arrivait par une route aussi bien établie et aussi fréquentée qu'aucune route de France ; à droite et à gauche s'étendait une campagne plantée de chênes énormes au-dessous desquels le sol était jonché de beaux glands. Auprès du village indien s'élevait une colline fertile et cultivée à laquelle Cartier donna le nom de Montréal et qui devint ensuite le centre de l'une des principales colonies du Canada. On peut conclure des descriptions qu'il nous donne des habitations indiennes et de l'industrie rurale exercée par ces populations que leurs rapports avec les Européens ont étrangement corrompu ces races primitives. En parlant de leur recherche d'habillements, Cartier rapporte une circonstance que l'on n'avait pas su tout d'abord expliquer, et que l'on s'était trop hâté de blâmer comme un conte ridicule : « L'ornement, dit-il, auquel ils attachent le plus de prix est une substance qu'ils appellent *essurgny* ou *cornibotz ;* elle est aussi blanche que de la neige, et ils se la procurent ainsi : Lorsque l'un d'entre eux est condamné à mort pour quelque crime, ou bien s'ils ont fait quelque prisonnier de guerre, après avoir tué leur victime, ils pratiquent de profondes ouvertures dans les flancs, dans les épaules et dans les cuisses du cadavre ; on le précipite ensuite au fond de la rivière, dans les endroits où l'on sait que l'essurgny abonde. Lorsqu'il est demeuré là pendant dix ou douze heures, on retire le corps, et l'essurgny ou cornibotz se trouve dans les blessures. Avec cette substance ils font une sorte de chapelet qu'ils portent autour de leur cou comme nous portons nos chaînes d'or ou d'argent, estimant ces bijoux comme la plus précieuse de leurs richesses. » Nous trouvons, peut-être, dans ce récit la plus ancienne allusion à cette substance particulière que l'on appelle *adipocire* ou *spermaceti* factice dont une manufacture fut établie il y a peu d'années auprès de Bristol. Cartier, ou les Indiens qui lui fournirent ces renseignements, se trompaient seulement, en ce qu'ils supposaient que ce qu'ils appelaient l'essurgny n'était pas formé par la décomposition subaqueuse de la matière animale, mais que cette substance, gisant au

fond de l'eau, s'en détachait pour venir s'adjoindre au cadavre. Nous trouvons aussi dans le récit de Cartier la première description du tabac, et une excellente caricature sur la manière de s'en servir. « Les Indiens, dit-il, possèdent une certaine herbe dont ils font provision chaque été après l'avoir séchée au soleil; les hommes seuls en font usage : ils en portent une certaine quantité dans un petit sac pendu à leur cou, et dans lequel ils ont aussi un morceau de pierre ou de bois creux assez semblable à un sifflet. Pour se servir de cette herbe ils la broient en poudre, la mettent à une extrémité du tuyau ; puis, plaçant sur elle un petit charbon allumé, ils aspirent la fumée et en remplissent leur corps jusqu'à ce qu'elle s'échappe de leur bouche et de leurs narines comme elle ferait par une cheminée de maison; ils allèguent que cette pratique est excellente pour la santé : nous essayâmes de faire comme eux, mais la fumée, en arrivant dans notre bouche, la brûlait comme du poivre. »

Du sommet de Montréal, l'œil embrassait le cours de la rivière pendant l'espace de quinze lieues, jusqu'à un point où elle se terminait par une large et brillante chute d'eau. Les naturels disaient connaître trois chutes pareilles au-delà desquelles, si on les en croyait, un homme pouvait remonter la rivière pendant trois mois sans rencontrer d'autres obstacles. Ils affirmaient que l'or et l'argent se trouvaient en abondance dans les régions du sud ; le cuivre, au contraire, dans celles du nord. Ils parlaient aussi de trois ou quatre grands lacs, ainsi que d'une mer d'eau douce située à l'intérieur du pays et dont on n'avait jamais défini les limites. Mais les Indiens de Hochelega formaient une tribu agricole qui ne s'éloignait jamais à de grandes distances de leurs habitations, et ils devaient la plus grande partie de leurs notions géographiques aux peuplades chasseresses de Saguenay dans le nord. Le chef d'Onacona, qui dans sa jeunesse avait beaucoup voyagé, était allé au pays de Saguenay qu'il décrivait comme riche et fertile; il avait aussi voyagé chez les *Picquemiens* (probablement les Picquagamies) habitant autour du lac Saint-Jean, à l'extrémité de la rivière Saguenay. A l'en croire, il y avait dans ce pays des hommes blancs vêtus d'une étoffe de laine pareille à celle que portaient les Français. Ceux qui ne voudraient pas voir

dans ce récit une invention du vieux chef (et nous nous rendons volontiers à leur avis) peuvent penser que les Cortereals, ainsi que leurs compagnons, étaient tombés aux mains des Indiens du Labrador, par lesquels ils avaient été conduits dans l'intérieur des terres.

Du mois de novembre au mois de mars, Cartier et ses compagnons hivernèrent sur le Saint-Laurent, vis-à-vis la ville indienne de Stadacona. Leurs vaisseaux étaient entourés d'une glace qui avait deux brasses d'épaisseur, et la neige s'était amoncelée à plus de quatre pieds au-dessus du pont; tous les liquides s'étaient glacés; et pour compléter les malheurs de l'équipage, le scorbut, maladie qui était tout-à-fait inconnue à nos voyageurs, éclata tout-à-coup dans leurs rangs; à l'exception de trois hommes, tous en furent plus ou moins atteints. Ceux qui moururent furent enterrés dans la neige, leurs compagnons manquant de forces pour leur creuser une autre sépulture. Enfin un Indien leur indiqua un arbre dont les feuilles et l'écorce leur servirent à faire une boisson qui les rétablit en peu de jours. La glace fondit insensiblement; Cartier se remit en mer et arriva à Saint-Malo dans le courant de juillet 1536. Par suite des descriptions brillantes qu'il rapportait, une expédition s'organisa pour peupler et défricher le pays admirable découvert par lui. Un gentilhomme, du nom de Roberval, obtint un privilége et partit en 1540 avec le projet de coloniser le Canada; mais ni cette entreprise mal dirigée ni plusieurs autres qui suivirent n'obtinrent le succès qu'on espérait d'elles. En 1608, seulement, Quebec fut fondé, et déjà en 1629, les Anglais, dont la puissance s'étendait rapidement dans la Virginie, menacèrent l'existence de ce récent établissement. En 1609, les Hollandais avaient fondé leur première colonie sur les bords de l'Hudson.

CHAPITRE XV.

ÉTABLISSEMENTS EN AFRIQUE.

Commerce exclusif du Portugal avec l'Afrique. — Voyage de Windham et de Lok. — Succès de Lok. — Aventures d'Andrew Battel. — Il est fait prisonnier par les Portugais. — On l'emmène à Angola. — Il y fait le commerce pour le gouverneur. — Essaie de s'échapper. — Est découvert et enfermé. — Envoyé à Massingano. — Il s'échappe. — Son voyage. — Il est repris. — Envoyé à Elambo. — Blessé dans un combat. — Les Portugais commercent avec les Giagas. — Pénètrent avec eux dans l'intérieur du pays. — Battel laissé comme otage. — Menacé de mort. — Il échappe aux Giagas. — Revient à Massingano. — Paix avec l'Angleterre. — Les Portugais refusent la démission de Battel. — Il déserte pour la troisième fois. — Se cache dans les bois. — Le lac Kasansa. — Il construit une barque et gagne la mer. — Heureuse rencontre. — Il revient en Angleterre. — Les missionnaires chez les Giagas. — Mœurs atroces de ce peuple. — Zingha reçoit le baptême. — Compagnie anglaise du Sénégal. — Thompson remonte la Gambie. — Sa mort. — Voyage de Jobson. — Conférence avec Buckar-Sano. — Description de Timbuctoo. — Le trafic mystérieux. — Compagnies françaises. — Voyage de Jannequin. — Brue remonte le Sénégal. — Détails relatifs au commerce de l'or. — Compagnon visite Bambouk. — Nonchalance des Portugais.

Tandis que les Européens plantaient leur drapeau et assuraient leur puissance, soit dans le Nouveau-Monde, soit dans les contrées les plus reculées de l'Orient, ils faisaient relativement peu de progrès dans des pays plus voisins, où, cependant, ils ne négligeaient pas toute tentative de conquête. Les découvertes en Afrique ne furent poursuivies avec ardeur que lorsqu'on en connut complètement les difficultés, et lorsque la curiosité fut allumée par un mystère en apparence impénétrable. Les Portugais, qui les premiers avaient découvert les côtes d'Afrique, s'assurèrent, en vertu d'un bref du pape, un droit exclusif au commerce et au gouvernement de cette immense contrée. De bonne heure, cependant, les Anglais essayèrent de prendre part à ce commerce. En 1481, deux marins de cette nation furent, dit-on, enrôlés par le duc de Médina-Sidonia, et chargés d'équiper une escadre qui devait explorer la côte de Guinée. La cour de Portugal envoya immédiatement des ambassadeurs pour adresser des remontrances au roi Édouard IV, au sujet de la violation d'un droit sanctionné par le pape, dont la suprématie politi-

que n'était point encore mise en question; ils devaient l'engager à interdire à ses sujets tout acte qui porterait atteinte à la domination portugaise en Afrique. Cette demande fut accueillie ; et, pendant bien des années, les négociants anglais durent se renfermer dans les étroites limites que leur avait tracées une obéissance bigote et l'audace de l'usurpation politique.

Les principales possessions des Portugais en Afrique étaient dans la Sénégambie (pays situé entre les rivières de la Gambie et du Sénégal), sur la Côte-d'Or et dans le Congo. On connaît peu leur mode d'établissement, et on ne réfléchit pas sans quelque surprise aux notions si bornées que le monde a recueillies de l'infatigable activité des Portugais durant les quinzième et seizième siècles. Cette circonstance que leur langage a prévalu dans les régions au sud de la Gambie prouve que jadis leur pouvoir s'étendait au loin de ce côté; et l'on croit généralement que Bambouk même a reconnu leur empire. Leurs voyageurs étaient tous ou marchands ou missionnaires : les premiers ne songeant qu'au gain, les seconds plongés dans une superstition aveugle, et observant toutes choses au point de vue étroit de leurs préjugés religieux.

En même temps que la réforme ébranlait en Angleterre l'influence du pape, elle renversait les barrières que les décrets pontificaux avaient jusqu'alors opposées à l'esprit de conquête, et les Anglais se sentirent libres d'empiéter sur des droits dont l'origine ne leur paraissait plus ni légitime ni digne de respect. En dépit des remontrances et des menaces de la cour portugaise, deux vaisseaux bien montés, bien armés, furent envoyés en 1553 pour commercer sur la côte de Guinée. Le capitaine Windham, qui les commandait, était accompagné d'un Portugais nommé Pinteado, qui, chassé de son pays, avait offert ses services aux négociants anglais. L'orgueil du commandant en chef ne put supporter cette adjonction d'un collègue, et en conséquence il traita Pinteado avec une brutalité méprisante qui eut pour l'expédition les plus désastreux effets. Le Portugais conseillait l'échange des marchandises contre de l'or sur la côte de Guinée, et cherchait à détourner son commandant d'aborder aux côtes malsaines

de Bénin; mais Windham, par esprit d'opposition, suivit justement la route dont les périls lui étaient signalés. Il fut emporté, avec les deux tiers de son équipage, par les maladies de ce climat redoutable : pendant la traversée de retour, Pinteado mourut aussi, rongé de soucis et de désespoir.

La déplorable issue de ce voyage, due évidemment à la mauvaise conduite du commandant, ne découragea point les négociants de Londres qui voulurent faire une seconde expérience. En 1554, trois vaisseaux partirent pour la Guinée sous les ordres du capitaine John Lok. Ils n'éprouvèrent aucun accident et ne rencontrèrent aucun obstacle dans le cours de leur expédition commerciale le long des côtes de Guinée; aussi rapportèrent-ils en Angleterre plus de quatre cents pounds d'or, une grande quantité de poivre d'Afrique, et deux cent cinquante dents d'éléphants de différentes grosseurs. Entre tous les objets de curiosité trouvés dans cette contrée nouvelle, c'est l'éléphant qui semble avoir eu le plus de prix aux yeux des navigateurs anglais. Ils emportèrent avec eux la tête d'un de ces animaux, si énorme que le crâne seul, détaché de la machoire inférieure et des grosses défenses, pesait plus de deux cents pounds, et pouvait à peine être soulevé de terre par un homme robuste. On peut cependant douter que l'homme auquel est due la relation du voyage (il était aussi le pilote de l'expédition), on peut douter, disons-nous, qu'il ait vu jamais un éléphant; en effet, il prend soin de nous informer que « les grosses dents ou défenses, plantées dans la mâchoire supérieure, poussent de haut en bas, au lieu de tenir à la mâchoire inférieure, et d'avoir la pointe dressée en l'air, comme ne manquent jamais de les représenter les peintres et les faiseurs de tapisseries. » Il remarque, à propos des naturels, que leurs princes et leurs nobles tracent sur leur peau, au moyen de piqûres et d'incisions, des dessins bizarres, pareils à ceux du damas à fleurs. Dans leurs rapports d'affaires, ils exigeaient non-seulement une stricte honnêteté, mais encore des manières civiles, et le pilote anglais en témoigne une surprise qui lui fait peu d'honneur. Le capitaine Lok ramena avec lui quelques esclaves nègres qui, nous dit-il, étaient des hommes robustes et de haute taille, se trouvant à merveille de la chère anglaise, mais

quelque peu indisposés par le froid et l'humidité du climat. Le succès de son voyage parut si encourageant qu'à dater de son retour un commerce régulier s'établit avec la Guinée, maintenu pendant plusieurs années par des aventuriers isolés, et qui, bien qu'exposé aux perpétuelles hostilités des Portugais, n'offrit aucun événement remarquable. Nous devons cependant à la relation d'un prisonnier anglais nos plus anciens renseignements, et les plus dignes d'intérêt sur les établissements portugais au Congo.

Andrew Battel sortit de la Tamise, en 1589, sur un petit navire frété pour la Plata. La pinasse destinée à ce long voyage était seulement de cinquante tonneaux; mais il ne faut pas s'en étonner. La hardiesse des navigateurs, à cette époque, se montrait non-seulement dans l'exiguité des navires avec lesquels ils se risquaient à traverser l'Océan, mais encore dans la négligence avec laquelle ils équipaient ces frêles embarcations, se fiant à la fortune ou à leur courage du soin de leur fournir les choses nécessaires à la vie. Le bâtiment sur lequel Battel était embarqué, après avoir beaucoup souffert faute de provisions, jeta l'ancre près de la petite île de Saint-Sébastien, sur la côte du Brésil; là, l'équipage, à demi mort de faim, descendit à terre pour essayer de prendre du poisson et chercher du fruit dans les bois. Sur ces entrefaites, des Indiens, qui arrivaient dans un canot de la ville de Spiritu-Santo, ayant observé la manœuvre du navire anglais, descendirent de l'autre côté de l'île, et, traversant les bois sans être vus, parvinrent à se saisir de cinq des matelots : Battel était de ce nombre, et fut emmené avec les autres à Rio-Janeiro. Après être resté durant quatre mois emprisonné dans cette ville, Battel fut envoyé à Angola, puis dans une forteresse sur le Coanza, à cent trente milles environ dans l'intérieur des terres. Lorsqu'il y eut demeuré deux mois, le pilote qui conduisait ordinairement la chaloupe du gouverneur vint à mourir, et Battel fut chargé de lui faire descendre la rivière jusqu'à la ville de Saint-Paul, sur le bord de la mer, où il tomba malade et demeura gravement indisposé pendant huit mois. On l'y traita avec la dureté et le mépris auxquels il avait droit en sa double qualité d'Anglais et d'hérétique. Il se rétablit néanmoins à la longue, et, mis à la tête

d'un petit bâtiment, fut employé par le gouverneur à commercer pour lui, d'abord sur les rives du Zaïre, puis à Loango. Battel s'acquitta de cette besogne avec habileté et succès. Moyennant un yard de drap, les Portugais achetaient aux naturels trois dents d'éléphants pesant environ cent vingt pounds. Le gouverneur d'Angola, reconnaissant des services de Battel, lui promit sa liberté pour récompense de son exactitude et de son zèle. Sur cette assurance, il continua encore pendant deux ans et demi à négocier sur la côte d'Angola à Loango. Ce temps écoulé, un navire hollandais vint à Saint-Paul, et le capitaine promit à Battel de lui donner passage à son bord pour retourner en Angleterre. En conséquence, le prisonnier se glissa secrètement parmi l'équipage hollandais; mais, au moment où le navire allait lever l'ancre, sa fuite fut dénoncée par quelque matelot portugais, et, ramené en prison, le malheureux y resta pendant deux mois, les fers aux pieds, s'attendant tous les jours à être conduit au supplice. Les Portugais, cependant, engagés dans des guerres perpétuelles contre les indigènes, ne se souciaient point de faire périr un blanc, dont la vie avait pour eux une valeur extraordinaire. Battel fut exilé à Massingano, où il vécut six années exposé à tous les dangers de la guerre contre les indigènes et sans espérance de jamais revoir la mer. Dans la même forteresse que lui se trouvaient plusieurs Égyptiens et Maures, ses compagnons d'infortune, comme lui esclaves des Portugais, et employés par eux à faire d'autres esclaves. Battel s'ouvrit à l'un d'eux, et lui représenta qu'il valait mieux risquer une fois leur vie pour recouvrer la liberté que de l'user misérablement dans une dure servitude. L'Égyptien goûta ce raisonnement, et plusieurs autres se joignirent peu à peu à la conspiration. Sept Portugais et trois Égyptiens prirent la fuite avec Battel. Ils partirent la nuit, après s'être emparé du meilleur canot qu'ils trouvèrent à leur portée, et descendirent la rivière Coanza. Lorsqu'ils furent à une grande distance de la forteresse, ils descendirent sur le rivage avec leurs armes et leurs munitions, prenant soin de submerger leur canot afin que les Portugais ne pussent découvrir leur place de débarquement. Ils voyagèrent toute la nuit et le jour suivant sans trouver de l'eau, en sorte que la seconde nuit ils étaient

à peine capables de marcher, obligés à chaque instant de creuser la terre et d'en arracher des racines qu'ils suçaient pour en humecter leur bouche. Le troisième jour, ils rencontrèrent un vieux nègre qu'ils forcèrent à leur servir de guide jusqu'au lac de Kasansa. Redoutant les poursuites, ils voyageaient pendant la chaleur du jour, ce qui, dans ce pays, est presque insupportable. A force d'avancer vers l'est, ils parvinrent aux montagnes qui, de ce côté, forment la limite du royaume de Congo. Ce fut alors seulement qu'ils découvrirent la perfidie de leur guide nègre, par lequel ils avaient été égarés ; et lorsqu'à peine ils essayaient d'échapper à cette nouvelle difficulté, ils se trouvèrent entourés par les Portugais qui s'étaient mis sur leurs traces, et par une multitude de nègres. Battel s'élança d'un buisson où il s'était caché, et manifesta la résolution de vendre chèrement sa vie. Néanmoins l'officier portugais, s'engageant à l'épargner, parvint à lui persuader de se rendre. En dépit de ces belles promesses, il fut sur le point d'être pendu à son retour à Saint-Paul. Il demeura trois mois avec un lourd carcan de fer attaché autour du cou, et les pieds pris dans des ceps de même métal. Mais la nécessité où se trouvaient les Portugais de rassembler un nombre imposant de troupes blanches sauva de rechef la vie de Battel. Il fut envoyé au pays d'Elambo, avec quatre cents criminels portugais condamnés à vie au service militaire contre les nègres. Dans une de ses premières campagnes, il reçut une blessure à la jambe, et fut en conséquence renvoyé à Saint-Paul pour y recevoir les soins d'un chirurgien. Ses talents comme pilote furent de nouveau mis à contribution, et il fut chargé de conduire un bâtiment à la baie des Vaches (*Bahia das Vaccas*), où les Portugais achetaient aux naturels le bétail nécessaire à leurs colonies.

Lors du second voyage effectué par Battel sur cette partie de la côte, et comme son navire se trouvait vis-à-vis de la Cova, une armée considérable se montra campée aux bords de cette rivière. Une barque envoyée à terre pour se procurer des renseignements rapporta la nouvelle que c'étaient les *Giagas* ou *Gindes*, lesquels arrivaient de la Sierra-Leone, envahissant le royaume de Congo. Le grand Giaga, leur chef, n'ayant jamais vu d'homme blanc, vint au bord de l'eau pour

examiner les Portugais. Lorsqu'il sut qu'ils venaient pour commercer, il les encouragea à descendre à terre et à produire leurs marchandises. Comme le camp des Giagas renfermait de nombreux prisonniers, les Portugais chargèrent leur navire d'esclaves qu'ils se procurèrent à un prix très-avantageux; « achetant à un réal la tête des esclaves qui, emmenés en ville, valaient douze mille réaux. » Ils aidèrent aussi les Giagas à passer le fleuve et les débarquèrent dans le pays de Benguela, où ces sauvages avaient le projet de continuer leurs dévastations. Dès le premier soir, le grand Giaga frappa sur son gong, instrument de guerre qui rend le son d'une cloche, et dans une harangue prononcée à haute voix déclara qu'il voulait détruire la nation du Benguela. Les Portugais l'assistèrent charitablement à mener à fin ce plan rempli d'humanité. Aussitôt que les Giagas eurent traversé la rivière, ils commencèrent à massacrer sans distinction tous les habitants qu'ils rencontraient. « Les prisonniers, dit Battel, étaient amenés vifs dans le camp et les cadavres mangés par les Giagas, qui sont les plus grands cannibales du monde, dévorant les hommes par plaisir bien qu'ils aient du bétail en quantité. » Les Portugais, soit par conformité d'intérêts, soit par une sympathie au moins singulière, s'attachèrent particulièrement à ces terribles sauvages, et, durant cinq mois, entretinrent avec eux un commerce des plus actifs, mais, ce temps écoulé, les Giagas s'avancèrent dans l'intérieur vers Bamballa. Les Portugais voyant leurs amis s'éloigner se résolurent à les suivre; ils marchèrent durant deux jours sur leurs traces sanglantes. En arrivant près d'une ville habitée par un chef du pays, ils lui envoyèrent un esclave nègre qu'ils avaient acheté à leurs alliés avec mission de dire à ce chef qu'il était chargé de le conduire au camp Giaga. Mais le prince nègre, mieux avisé qu'ils ne l'avaient pensé, pénétra cette ruse qui devait le conduire à une captivité certaine et la fit retomber sur ceux qui l'avaient ourdie : apprenant en effet que les Giagas avaient quitté le pays, il enveloppa les Portugais, et les contraignit à le servir dans ses guerres; puis, lorsqu'il eut avec leur aide triomphé de ses ennemis, il ne consentit à les laisser partir qu'en se faisant laisser un otage de leur retour.

Quand les Portugais durent choisir entre eux la victime dévouée (car leur résolution bien arrêtée de ne pas revenir semblait rendre inévitable le trépas de leur otage), Battel, comme Anglais, et par conséquent leur ennemi, fut choisi tout d'une voix. Ils lui laissèrent un mousquet et des munitions en abondance, s'engageant à être de retour deux mois après avec un renfort de cent hommes. A l'expiration de ce délai, les Portugais n'avaient point paru, et Battel fut mené au supplice. L'intervention du prince fit ajourner sa mort; mais il était si cruellement traité, et si tourmenté par ses angoisses et ses craintes de chaque jour, qu'il saisit la première occasion pour s'échapper vers le camp des Giagas. Il espérait à leur suite voyager assez à l'ouest pour arriver au bord de la mer où il aurait la chance de rencontrer quelque bâtiment. Il traversa dans leurs rangs les montagnes de Kashindkabar qui, dit-il, sont prodigieusement hautes et abondent en mines de cuivre. Il trouva le pays qui entoure le Gonza très-fertile et peuplé de paons sauvages : une centaine de ces animaux apprivoisés étaient conservés près du tombeau d'un vieux chef, et réputés sacrés parce qu'on les avait voués à sa mémoire. Arrivé environ à trois journées de route de Massingano, il parvint à quitter secrètement les Giagas, après avoir servi dix-huit mois avec eux, traité avec les plus grands honneurs à cause des services que son mousquet leur rendait.

A son arrivée dans la colonie portugaise, Battel fut bien accueilli par le nouveau gouverneur, et reçut de lui le grade de sergent. Il servit deux ans encore sur la rivière Coanza, où les Portugais avaient ouvert quelques mines d'argent qui se trouvèrent ensuite abandonnées faute de produits. Enfin, en 1602, et lorsque sa captivité durait déjà depuis douze ans, la nouvelle arriva d'une paix signée entre l'Espagne et l'Angleterre. Battel crut pouvoir demander aussitôt la permission de revenir dans son pays; elle lui fut d'abord accordée, mais on la lui retira immédiatement.

La mutation triennale du gouverneur allait avoir lieu. Battel jugea convenable de gagner les bois pour quelques jours afin d'être compris dans l'amnistie que le nouveau chef de la colonie devait, selon l'usage, accorder à tous les fugitifs. Il sortit de la ville emportant son mousquet, des munitions, et ac-

compagné par deux enfants nègres ; puis il se cacha dans les bois voisins de la grande route en attendant qu'on annonçât l'arrivée du nouveau gouverneur. Mais il fut informé que le changement ordinaire n'aurait pas lieu cette année ; en sorte qu'il lui restait pour toute alternative, ou de continuer à errer dans les bois, ou de rentrer en ville et d'y être mis à mort comme coupable d'une désertion trois fois récidivée. Il préféra s'éloigner, et voyagea jusqu'au lac de Kasansa, « où, dit-il, se trouve la plus grande abondance de bêtes sauvages qu'on puisse rencontrer dans le royaume d'Angola. » Il vécut là, durant six mois, de la chair des buffles, des daims et des autres animaux qu'il tuait. Notre chasseur en faisait sécher la chair, comme il l'avait vu pratiquer par les Giagas, sur une claie élevée à trois pieds au-dessus du sol, en allumant au-dessous un grand feu et en posant les fragments de viande sur des racines et des feuilles vertes qui concentraient la fumée et la chaleur. A la longue cette vie solitaire le fatigua, et il employa toutes les ressources de son imagination à trouver les moyens de fuir. Dans le lac de Kasansa il existe un grand nombre de petites îles couvertes d'une sorte d'arbre que l'on appelle *memba*, et dont le bois est aussi uni et aussi léger que celui du liége. Il en construisit une manière de barque à large fond, en les unissant les uns aux autres avec des chevilles de bois. De sa couverture il se fit une voile, et s'étant procuré un couteau qu'il échangea des nègres contre de la viande sèche, il parvint à façonner trois rames grossières. Ainsi équipé, il s'embarqua sur la rivière Bengo par laquelle le lac se décharge dans la mer. Lorsqu'il parvint à la barre, le ressac avait déjà failli devenir fatal à son embarcation mal construite. Il échappa cependant à ce péril, sortit bravement en mer, et fut le lendemain ramassé par une pinasse dont le capitaine se trouva être un de ses vieux amis avec lequel il avait autrefois voyagé comme lieutenant. Battel fut laissé par lui au port de Loango, où il demeura trois ans en grande faveur auprès du roi à cause de ses talents comme chasseur. Revenu plus tard en Angleterre, il acheva sa vie à Leigh dans le comté d'Essex, lieu de sa naissance, et dans le voisinage de Purchas, qui publia la relation de ses bizarres aventures.

Les Giagas, que Battel appelle, comme nous l'avons vu, « les plus grands cannibales du monde », sont décrits par les voyageurs avec des couleurs tellement horribles que, malgré l'accord de leurs témoignages, on peut à peine croire à la fidélité du tableau. Cette nation nous est représentée comme une bande de proscrits qui ont érigé en une sorte de code religieux l'accomplissement des atrocités les plus révoltantes pour la nature humaine. Comme la guerre est leur seule occupation, ils ne prennent jamais soin d'élever leurs enfants, qui meurent en conséquence aussitôt qu'ils sont nés; leurs tribus se recrutent ensuite parmi les jeunes gens des nations vaincues, lesquels s'éprennent bientôt des charmes d'une vie errante, et de la carrière sans bornes que l'on ouvre à leurs passions féroces.

Zingha, sœur du roi de Matamba, dont les sujets ont en partie les mœurs des Giagas, se rendit en 1622 à Angola pour négocier un traité entre son frère et le gouvernement portugais. Elle excita l'admiration et même l'étonnement de tous par l'étendue de son jugement et la convenance de sa conduite. Durant son séjour à Angola, cette princesse inclina, ou du moins parut incliner vers la religion chrétienne; mais, à son retour dans son pays, les dissensions de sa famille lui offrirent l'occasion de monter sur le trône de Matamba; et, jugeant que son attachement pour la nouvelle religion affaiblirait l'influence qu'elle désirait conserver sur ses sujets, elle adopta le système des Giagas, dont elle rechercha l'alliance, entreprit de les surpasser en férocité, se fit respecter d'eux en s'attribuant une puissance surnaturelle, et réussit à se faire élire leur reine. Suivie par ce peuple redoutable, elle fut pendant vingt-huit ans la terreur de l'Afrique occidentale; sans cesser néanmoins, durant tout ce temps, d'assurer les missionnaires qu'elle était chrétienne au fond du cœur, et que la nécessité politique lui imposait seule les coutumes des Giagas. Plus tard, lorsqu'elle atteignit sa soixante-huitième année, son zèle de néophyte parut revivre, et en 1654, les missionnaires, appelés par elle, vinrent jusqu'à Matamba pour l'instruire, ainsi que ses sujets, dans la doctrine de Jésus-Christ. Lorsqu'ils furent introduits en sa présence, la pénitente royale tomba prosternée devant eux, et versa un

torrent de larmes, en leur offrant la bienvenue. Conformément au désir manifesté par les missionnaires, elle fit commencer aussitôt l'érection d'une église. Une grande partie du peuple, suivant l'exemple de la reine et de ses principaux officiers, consentit à recevoir le baptême. Une proclamation solennelle défendit à toute personne « d'invoquer le diable ou d'offrir des sacrifices à quelque idole que ce pût être, d'exposer les enfants dans les bois pour les faire dévorer par les bêtes féroces, et, sous peine de mort, de manger de la chair humaine. » Elle donna une nouvelle preuve de son obéissance aux missionnaires, en acceptant de leurs mains un époux à l'âge de soixante-quinze ans. Dans une occasion cependant, le refus obstiné que firent les prêtres catholiques d'enterrer un vieux guerrier, fort aimé de la reine, dans le cimetière consacré, faillit la rendre à ses premières erreurs. Elle se préparait à ensevelir son ami suivant les rits nationaux, qui prescrivaient d'enfermer dans la même tombe un certain nombre de créatures vivantes, lorsque les missionnaires arrivèrent fort à propos pour empêcher l'accomplissement de cette fatale cérémonie, et pour épargner à la reine l'humiliation d'un second repentir. Zingha professa la religion chrétienne jusqu'à sa mort, qui eut lieu vers la fin de l'année 1663.

Au début de la science politique, l'établissement des compagnies privilégiées était regardé comme un encouragement au commerce, et tant que les capitaux considérables existèrent en petit nombre, cette notable erreur put être soutenue par quelques arguments plausibles. En 1588, la reine Élisabeth, désirant développer le commerce de l'Angleterre avec l'Afrique, remit à une compagnie de négociants d'Exeter l'exploitation exclusive des pays renfermés entre le Sénégal et la Gambie. Les premiers voyages entrepris au nom de cette compagnie paraissent avoir eu d'heureux résultats. A leur retour, les marins anglais rapportèrent « qu'une barre de fer plaisait plus aux naturels que quarante portugalaises. » Mais le monopole étant de sa nature impuissant et faible, ce commerce paraît n'avoir jamais acquis une bien grande importance. A mesure pourtant qu'il établit des rapports plus fréquents entre nos marins et les indigènes, les premiers obtinrent des

renseignements sur ce qui était, dans ces siècles d'ignorance, l'objet principal de toute recherche maritime ; nous voulons parler de l'or. On leur dit que les Maures, traversant une immense étendue de désert, arrivaient jusqu'au pays de Timbuctoo et de Gago, où ce métal abondait. Un négociant anglais à Maroc écrivait, en 1594, à un de ses amis, habitant Londres, pour l'informer qu'un Maure, agent des Portugais, était récemment revenu de Gago avec trente mules chargées d'or. Il ajoute que les Maures ont pris Timbuctoo et frappé sur les habitants un impôt annuel de soixante quintaux d'or. « Le bruit court, ajoute encore l'auteur de cette lettre, que Mahomet a rapporté avec lui des trésors tels que l'on n'a jamais entendu parler de rien approchant. Il paraît que ce pays renferme à lui seul plus d'or que toutes les autres parties du globe. Le roi de Maroc, s'il s'y maintient, sera bientôt le prince le plus opulent du monde (1). »

Des bruits de ce genre devaient immanquablement faire naître d'ardentes entreprises, et au commencement du dix-septième siècle, nous voyons déjà tenter quelques efforts pour pénétrer dans l'intérieur du continent africain. En 1618, une compagnie se forma dans le but exprès d'arriver jusqu'au pays de l'or, et jusqu'à la ville de Timbuctoo, où l'on supposait que les richesses de l'Afrique étaient concentrées. Georges Thompson, négociant dans les états barbaresques, fut envoyé avec un petit vaisseau de cent vingt tonneaux pour réaliser ce projet. Ses instructions portaient qu'il naviguerait autant que possible en remontant la Gambie, et que, laissant ensuite son bâtiment en lieu de sûreté, il continuerait sa route dans de petites barques. Thompson exécuta ses ordres de point en point ; mais en son absence les Portugais s'emparèrent de son navire et massacrèrent l'équipage. Le bruit de ce malheur arriva jusqu'en Angleterre, et un second vaisseau fut lancé à la recherche de Thompson ; le nouvel équipage se trouva malheureusement si affaibli par les accidents du voyage et par les maladies, à son arrivée dans la Gambie, que Thompson le renvoya avec des lettres par lesquelles il demandait un nouveau renfort. En conséquence,

(1) Hakluyt.

deux vaisseaux lui furent envoyés sous les ordres du capitaine Richard Jobson, homme intelligent et résolu. En entrant dans la rivière, il apprit que Thompson s'était avancé jusqu'à Tenda, beaucoup plus loin qu'aucun Européen n'avait osé le faire jusqu'alors. Son but, en allant aussi loin, était d'avoir une entrevue avec Buckar-Sano, le principal négociant indigène de la Sénégambie; là il avait été mis à mort par ses propres compagnons; et comme les circonstances qui ont accompagné cet assassinat n'ont été connues que par ceux-là même qui y avaient concouru, il n'est pas surprenant qu'ils l'aient attribué à l'arrogance et à la mauvaise conduite de leur chef. Jobson quitta son navire à Cassan sur la Gambie. En remontant la rivière sur des canots, il découvrit que ses marchandises avaient en effet moins de prix qu'il ne leur en avait attribué, et se repentit plus d'une fois de ne pas avoir une simple cargaison de sel. Bientôt après, il rencontra Brewer, qui avait accompagné Thompson à Tenda et qui était resté à la factorerie anglaise établie sur les bords de la rivière. Ses rapports firent naître en Jobson mille rêves dorés. Partout où les Anglais s'arrêtaient, les rois nègres, suivis de leurs femmes et de leurs filles, descendaient sur le rivage pour acheter, ou plutôt pour mendier des couvertures et surtout du brandy. Le jour de Noël, le *Ferambra*, prince nègre et grand ami des Anglais, leur envoya une charge de viande d'éléphant. Après une navigation d'environ trente jours, nos voyageurs atteignirent les chutes de Barraconda, point le plus éloigné où la marée se fait sentir. Le courant leur étant alors constamment contraire, et le chenal se trouvant obstrué de rochers, il leur devint impossible de voyager la nuit. Pendant le jour la brûlante ardeur du soleil mettait obstacle à des efforts soutenus. Au-dessus de Barraconda, le pays est un désert inhabitable. La rivière était peuplée « d'un monde de chevaux marins dont les traces, lorsqu'ils venaient manger sur le rivage, laissaient des chemins battus aussi larges que la grande route auprès de Londres. Les crocodiles y étaient aussi tellement nombreux que les nègres n'osaient point s'aventurer dans l'eau; les éléphants paissaient tranquillement parmi les glayeuls de la rive; des armées de babouins remplissaient les bois et, tout en je-

tant des bâtons aux voyageurs, semblaient bavarder entre eux.

Le 26 janvier Jobson arriva à Tenda, et envoya un messager à Buckar-Sano avec une masse de provisions dont il fixa le prix à un taux raisonnable. Après un échange de présents mutuels et plusieurs autres cérémonies ridicules, Buckar-Sano fut proclamé *alchade* ou agent commercial des blancs. Ce compliment fut rendu quelque temps après à Jobson lorsqu'il visita le roi du pays. A cette occasion une cérémonie eut lieu dont le sens était que sa majesté cédait aux Anglais tous ses états. « Cette générosité (fait observer Jobson) ne me coûta rien moins que deux ou trois bouteilles de ma meilleure eau-de-vie, encore que les Anglais n'en dussent pas être enrichis de six pences. »

A Tenda comme ailleurs le sel était demandé plus que toute autre marchandise. Le fer y était aussi de facile défaite, bien qu'il fût fourni à meilleur marché par une nation du voisinage. L'épée de Buckar-Sano et les bracelets en bronze que portait sa femme parurent à Jobson aussi bien travaillés que les mêmes objets eussent pu l'être en Angleterre. Notre voyageur s'abstint discrètement de toutes questions au sujet de l'or; mais Buckar-Sano, sachant peut-être quel prix les Européens y attachaient, leur dit que s'il continuait son commerce à Tenda il chargerait bientôt tous leurs navires de ce précieux métal. Le marchand nègre affirmait qu'il avait été quatre fois dans une ville où les maisons étaient toutes couvertes d'or, ville située à quatre lunes de voyage. Jobson fut encore informé qu'à six jours de route du marché de Saint-John (ils nommaient ainsi la factorerie de Tenda) se trouvait une ville appelée *Mombar*, où le commerce de l'or se faisait activement : trois étapes plus loin était *Jaye*, d'où venait cette denrée. Une nation qu'on nommait les Arabeks fournissait au pays ses marchands ambulants.

Jobson accommoda sagement sa manière d'être aux mœurs des peuples chez lesquels il se trouvait : il dansait, chantait avec eux et prenait part à tous leurs plaisirs. Il fait remarquer que l'eau de la Gambie au-dessus de Barraconda est infectée de musc par les nombreux crocodiles qui y séjour-

nent au point qu'il est impossible de s'en servir. Les tortues abondent aussi dans cette rivière aux environs de Cassan et furent d'abord pour l'équipage anglais une occasion d'étonnement et de terreur. Les découvertes de Jobson n'allèrent pas même aussi loin que celles du malheureux capitaine assassiné à Tenda, car Thompson avait pénétré jusqu'à Jaye. Mais bien des années s'écoulèrent avant que d'autres voyageurs franchissent les limites où Jobson était arrivé. Il fait plusieurs fois allusion à cette fable d'un trafic silencieux établi dans l'intérieur des terres entre les Maures et une nation nègre qui cherche à se rendre complètement invisible. « La raison pour laquelle ces nègres se cachent avec tant de soin est, ajoute-t-il, qu'ils ont des lèvres d'une grosseur extraordinaire ; elles leur descendent à moitié poitrine, et ils sont obligés de les frotter continuellement avec du sel pour les empêcher d'entrer en putréfaction. » C'est ainsi que le grand commerce de sel qui se fait à l'intérieur de l'Afrique n'est pas demeuré à l'abri des suppositions fabuleuses. Le capitaine Stibbs essaya de nouveau en 1723 de remonter la Gambie. Partout les naturels se montrèrent disposés aux échanges qu'on leur proposait, et même, dans certains endroits, des *saphies* ou charmes étaient suspendus au bord de la rivière pour attirer à terre les hommes blancs. Stibbs ne put pénétrer au-delà de Tenda, qui demeura long-temps la limite des découvertes géographiques dans cette partie du monde.

Les Normands prétendent faire remonter à une haute antiquité leur commerce avec l'Afrique occidentale : il a été dit qu'ils en avaient exploré les côtes, jusqu'à la Sierra-Leone, dès l'année 1364; mais cette prétention reposait sur une réunion de documents détruits, ajoute-t-on, par l'incendie qui en 1694 consuma l'hôtel-de-ville de Dieppe. On ne doit donc pas tenir compte de ces navigations reculées, puisqu'il a cessé d'en exister des preuves; mais il est certain que les négociants de Dieppe et de Rouen gardèrent long-temps la possession exclusive du commerce avec l'Afrique, et que, dès l'année 1626, ils avaient des établissements considérables à l'embouchure du Sénégal. De 1664 date la première de ces compagnies privilégiées instituées par or-

donnance royale, et qui, successivement, au nombre de cinq, ont essayé de centraliser le commerce africain jusqu'à ce qu'enfin leur ruine complète eût prouvé qu'il valait mieux le laisser à lui-même. Mais, si les compagnies françaises ne tirèrent pas un grand profit de leurs droits exclusifs, l'ardeur qu'elles mirent dans leurs premières spéculations contribua beaucoup à grossir la masse des documents que l'on possédait déjà ; et, jusqu'à l'époque où l'association africaine fut définitivement constituée à Londres, les Français tinrent le premier rang parmi les explorateurs de l'Afrique. En 1637, Jannequin, jeune homme riche et bien né, poussé par la curiosité et l'instinct des voyages, entreprit une expédition au Sénégal. Il n'avança point sur cette rivière au-delà du district appelé le Terrier-Rouge. Jannequin en trouva les rives couvertes de mangliers. Ces forêts vastes et solitaires étaient remplies de nombreux échos; « et leur bruit, quand nous faisions sonner nos trompettes, joint à l'aspect du rivage bordé de magnifiques palmiers, à l'ombre desquels courait une brise fraîche, n'était pas, dit Jannequin, notre moindre plaisir dans ce pays brûlé par le soleil. » Les principaux rois de cette contrée, toujours suivant notre voyageur, sont le Damel roi de Libye, le Brak roi des Foolies, le Kamalingo chef des Maures de Barbarie, et le grand Samba Lamma qui règne sur les Maures et les Berbers à la frontière de Timbuctoo. La géographie de l'intérieur des terres repose plutôt sur des théories fantastiques que sur aucun renseignement positif obtenu des naturels. « Tous les royaumes ci-dessus mentionnés, dit-il, sont arrosés par le Niger, qui, après avoir traversé le royaume de Timbuctoo, se divise en trois branches. La première passe dans la Barbarie sous le tropique du Cancer (ceci par parenthèse n'est pas facile à comprendre) ; la seconde se jette dans la mer entre les royaumes de Barbarie et du Sénégal ; la troisième, dont le cours est plus long que celui des deux autres, a son embouchure auprès de la côte. L'opinion que le Niger et le Sénégal n'étaient qu'une seule et même rivière prévalait du temps de Jannequin, et demeura à la mode jusqu'au commencement du dernier siècle.

Entre les années 1697 et 1715, beaucoup de renseignements

concernant le pays qui environne le Sénégal furent dus à l'activité de Brue, associé, durant ce laps de temps, à l'administration des compagnies françaises qui exploitaient l'Afrique. Dans un de ses nombreux voyages, il remonta le Sénégal jusqu'à Gallam, et établit un fort, ou factorerie, à Dramanet, ville populeuse et commerçante. Les habitants poussaient leur négoce jusqu'à Timbuctoo, qu'ils disaient située à cinq cents lieues dans l'intérieur des terres. Ils importaient de là de l'ivoire et de l'or, et ils tiraient leurs esclaves de Bambarra, pays fort étendu selon eux, stérile, mais très-peuplé et situé entre Timbuctoo et Cassan. Ils disaient que le royaume de Cassan était une sorte d'île ou plutôt de presqu'île formée par les bras du Sénégal; l'or y abondait tellement que ce métal se montrait souvent à la surface du sol. De tous ces détails on peut conclure qu'ils confondaient, à certains égards, le royaume de Cassan avec celui de Bambouk qui le limite au sud. Long-temps les Français ambitionnèrent de se frayer une voie jusqu'à cette terre de l'or; mais la jalousie des marchands indigènes leur fut toujours un obstacle difficile à vaincre. A la fin cependant, encouragé par Brue, un jeune homme nommé Compagnon affronta les périls de ce voyage; il passa la frontière si redoutée et entra dans le Bambouk, sous la protection d'un prince africain dont il avait capté la bienveillance. Néanmoins son apparition dans ce pays produisit une sensation de surprise et d'effroi. Il parvint, par une conduite ferme et prudente tout à la fois, à gagner la faveur et la confiance des chefs indigènes; pendant près d'un an et demi, il put parcourir sans difficulté les districts les plus importants du Bambouk. Il trouva difficile toutefois de se procurer des échantillons du *ghingan* ou terre d'or, qu'il demandait simplement pour faire quelques pipes à tabac. Les détails donnés par Compagnon firent désirer aux Français d'établir leur domination dans le pays de Bambouk; mais une telle mesure demandait plus de forces qu'ils ne pouvaient lui en consacrer; et le fort Saint-Joseph resta la limite extrême des établissements français dans le Sénégal.

Les Portugais eurent bientôt fondé leur empire sur la côte sud-est de l'Afrique; mais, comme ils ne faisaient que peu ou

point d'efforts pour pénétrer dans l'intérieur du pays, la géographie a peu gagné au développement de leurs colonies : ils ne surent pas deviner combien la position du cap de Bonne-Espérance pouvait devenir importante, et laissèrent les Hollandais fonder, au commencement du dix-septième siècle, cet établissement qui, dans les mains de l'Angleterre, est devenu un foyer de civilisation pour les sauvages habitants de l'Afrique méridionale.

Dans ce chapitre, et dans les deux qui l'ont précédé, on a vu par quelle marche les nations européennes se sont fixées d'une manière permanente sur ces portions du globe dont, quelques années avant, elles soupçonnaient à peine l'existence Les seizième et dix-septième siècles ont produit un grand nombre de voyageurs éminents dont on peut encore aujourd'hui consulter avec plaisir et profit les écrits nombreux; mais la plus simple analyse, la revue la plus succincte des relations auxquelles la plus sévère critique accorde le premier rang, nous entraîneraient au-delà des limites de cet ouvrage. Du reste, il serait également difficile pour nous et fatiguant pour le lecteur, de tracer avec un détail minutieux les progrès de la science géographique, de rendre à chaque voyageur la part qu'il y a prise, et de concilier les différences de leurs divers récits. Il nous suffira d'arrêter seulement l'attention sur les efforts individuels et les événements historiques qui ont contribué sans relâche à augmenter et à affermir sur ses bases notre connaissance du globe.

CHAPITRE XVI.

VOYAGES A LA MER DU SUD.

Voyage d'Alcazava. — Il fait explorer l'intérieur de la Patagonie. — Révolte de son équipage. — L'expédition échoue. — Voyage de Camargo. — Persévérance de Ladrillero. — Découvertes de Villalobos. — Il essaie d'établir une colonie aux Philippines. — Nouvelle-Guinée. — Legaspi est envoyé aux Philippines. — Voyage d'Urdaneta. — Découvertes de Juan Fernandez.— Nouvelle-Zélande.— Premier voyage de Mendana. — Il découvre les îles Salomon. — Second voyage. — Découverte des Marquises et des îles de la reine Charlotte. — Sir Francis Drake. — De l'isthme de Darien il contemple la mer du Sud.— Tentative audacieuse de John Oxnam.—Sa fin déplorable. — Expédition de Drake. — Les Patagons. — Exécution de Doughtie.— Voyage par le détroit de Magellan.— Drake est entraîné au sud. — Ses succès sur la côte du Pérou. — Il prend un navire chargé de trésors. — Il cherche un passage par le nord. — Atteint à une haute latitude.— La Nouvelle Albion.— Drake achète le pays. — Il fait voile vers les Moluques. — Bon accueil du roi de Ternate. — Crab-Island. — Situation périlleuse. — Drake revient sain et sauf. — Comment il est reçu. — Aventures de Peter Carver.

L'ardeur des découvertes, qui avait poussé la cour d'Espagne à faire partir les belles expéditions de Magellan et de Loyasa, avait été singulièrement refroidie par le succès médiocre qu'elles avaient obtenu. Les embarras de la politique européenne et l'épuisement de ses trésors empêchaient l'empereur de s'appliquer avec énergie à étendre ses états transatlantiques; et, malgré les difficultés que rencontraient les établissements espagnols de l'Amérique du sud pour communiquer avec la mère-patrie, le gouvernement ne fit que de rares et inefficaces tentatives dans le but d'ouvrir une communication maritime par le détroit qu'avait découvert Magellan.

En 1534, Alcazava, avec deux navires, essaya d'arriver par là au Pérou. Lorsqu'il entrait dans le détroit par son extrémité occidentale, il aperçut une croix que l'on supposait érigée en cet endroit par Magellan lui-même, et les débris d'un navire naufragé qui, selon toute apparence, avait fait partie de la flotte de Loyasa. Le mauvais temps et le manque d'eau mécontentèrent beaucoup les équipages; Alcazava, avec une facilité que le hasard devait lui rendre fatale, céda aux importunités de ses officiers et revint au port de *Leones y*

Lobos (des Lions et des Loups de mer ou Veaux marins), sur la côte du pays des Patagons. Afin d'occuper ses hommes, il dressa le plan d'une expédition dans le pays ; mais le faible état de sa santé ne lui permit pas d'en prendre la conduite, et il la plaça sous le commandement de Roderigo de la Isla. Après vingt-cinq lieues de marche, nos explorateurs traversèrent une belle rivière à laquelle ils donnèrent le nom de Guadalquivir. Ils n'avaient pas fait plus de cent lieues dans le pays, et trois semaines s'étaient à peine écoulées depuis leur départ des vaisseaux, lorsqu'ils se trouvèrent à bout de leurs provisions insuffisantes. Leurs guides indiens essayèrent de ranimer le courage de ces malheureux, en leur parlant d'un pays qu'ils étaient sur le point d'atteindre, et dont les habitants nombreux portaient d'énormes bracelets d'or ; mais la nécessité contraignit les Espagnols à revenir sur leurs pas ; les plus rudes extrémités de la famine s'ajoutèrent alors aux fatigues d'un voyage accablant. Plusieurs de ces infortunés périrent sur la route ; et lorsque leurs compagnons arrivèrent, affamés, sur le bord de la mer, quels furent leur désespoir et leur terreur en s'apercevant que les équipages restés à bord avaient cessé de les considérer comme leur appartenant ! En effet, après s'être mutinés et avoir tué leur commandant, ces derniers n'attendaient plus qu'un vent favorable pour s'éloigner et se livrer à la piraterie. Pendant trois semaines passées sur le rivage et à peu de distance des navires, Roderigo de la Isla et ses malheureux camarades eurent à endurer les misères de la faim et de l'abandon. Mais quelques-uns des mutins se sentirent fléchir à la vue de tant de souffrances ; ils ouvrirent les yeux sur l'horreur de leur crime et les dangers de leur position ; puis, par une étrange réaction de sentiments, ils se saisirent des chefs de la rébellion et les livrèrent à de la Isla, qui les fit pendre, reprit le commandement des navires, et revint en Espagne. Cette déplorable expédition fut suivie, en 1539, par celle de Camargo, qui, venu avec trois vaisseaux de la rivière de la Plata, essaya de gagner l'Océan Pacifique en traversant le détroit. Il réussit à conduire jusqu'au Pérou le navire qu'il montait ; un autre de ses bâtiments se perdit dans le détroit, et le troisième, après s'être laissé attarder par la découverte de

plusieurs îles, hâvres et bras de mer, fut obligé de revenir au point d'où il était parti. Cet essai fut le dernier que, durant bien des années, risquèrent les Espagnols afin d'étudier et de développer la navigation entre l'Atlantique et la mer du Sud. En 1557 néanmoins, Ladrillero partit du Chili avec deux vaisseaux pour reconnaître le détroit par son extrémité orientale. Une révolte éclata parmi ses équipages, et il eut grand'peine à les ramener à l'ordre; ensuite un de ses navires fut séparé de lui par une tempête et retourna au Chili. Lui cependant continua résolument son voyage, examina avec soin toutes les sinuosités du détroit, et revint sans autre matelots pour manœuvrer son navire qu'un Espagnol et un esclave nègre; le reste de l'équipage avait été victime du besoin, de la fatigue et des rigueurs du climat.

Les droits de l'Espagne sur les Moluques furent définitivement cédés par l'empereur, en 1529, moyennant une somme d'argent; mais il n'abandonna point ses prétentions sur les îles nombreuses que les navigateurs espagnols avaient découvertes à l'est de la ligne de démarcation ainsi maintenue aux Portugais. En conséquence, Ruy-Lopez de Villalobos fut envoyé, en 1542, avec six vaisseaux pour fonder un établissement dans quelqu'une des îles découvertes par Magellan. Ce voyage fit faire de grands progrès à la connaissance géographique du grand Océan; mais il est difficile aujourd'hui de suivre d'une manière exacte les traces du navigateur espagnol. Villalobos découvrit un groupe d'îles qu'il nomma *del Coral (îles du Corail)*, et que l'on suppose faire partie maintenant des Nouvelles-Philippines. Plus à l'ouest il trouva *los Jardines* (ou les *îles des Jardins)*; puis les *Matalotes* et les *Arrecifes* (ou *Rescifs)*, qui sont probablement les îles Pelew de nos cartes modernes. Arrivé à Mindanao, il en prit possession au nom de l'empereur, et l'appela Cæsarea-Caroli; mais ensuite il donna au groupe entier dont elle dépend le nom de *los Philippinas* (les Philippines), en l'honneur du prince Philippe: la géographie a conservé cette dernière dénomination. C'est ainsi que le groupe d'îles au sud des *Ladrones*, qui furent appelées les nouvelles *Philippines*, en 1705, lorsque Philippe V était sur le trône d'Espagne, avaient été auparavant nommées les *Carolines* (en hommage au roi

Charles II) par Lazeano, qui avait originairement découvert une partie du groupe. L'expédition de Villalobos faillit à son principal objet : les naturels des îles Philippines, qui semblaient pressentir le caractère et les intentions de leurs nouveaux visiteurs, refusèrent obstinément d'établir avec eux aucun rapport d'amitié. Les Espagnols, manquant de provisions, et en butte à des souffrances continuelles, furent enfin obligés de se remettre à la merci des Portugais. Villalobos mourut à Amboine; ses compagnons, à travers mille difficultés, parvinrent à Goa, d'où ils retournèrent en Europe. Le plus petit bâtiment de cette flotte, le Saint-Juan, essaya par deux fois de revenir à la Nouvelle-Espagne, et fut ramené à chaque reprise par la force des vents d'est. Il toucha à plusieurs îles nouvelles, et longea, plusieurs lieues durant, la côte d'un pays bas et fertile auquel les Espagnols, ignorant qu'il avait été précédemment découvert, donnèrent le nom de Nouvelle-Guinée : ce nom lui est resté.

Les mécomptes de Villalobos imputés à ses fautes ne détournèrent pas les Espagnols de leurs projets de colonie aux îles Philippines. Miguel Lopez de Legaspi partit, en 1564, du port de Navidad, dans la Nouvelle-Espagne, à la tête de quatre navires, afin de réaliser ce plan. Le désir exprès du roi adjoignit à cette expédition Andres de Urdaneta, qui, dans sa jeunesse, avait voyagé sous les ordres de Loyasa, mais qui depuis s'était retiré dans un monastère, et dont la réputation, comme navigateur et cosmographe habile, était à cette époque fort étendue. Urdaneta désirait établir une colonie sur la Nouvelle-Guinée, qu'il supposait être une partie d'un grand continent méridional étendu, sans interruption, des mers indiennes à la Terre de Feu, au sud du détroit de Magellan. Néanmoins c'étaient les Philippines qu'avait expressément désignées le gouvernement espagnol. Legaspi fit un voyage heureux durant lequel il découvrit quelques îles nommées par lui *los Barbudos*, à cause de la longue barbe que laissaient croître les habitants. Il paraît aussi qu'il toucha à l'une des Mariannes; mais on suit très-difficilement la marche de ces premiers navigateurs, et l'expédition de Legaspi en particulier nous fournit un exemple frappant de la négligence avec laquelle ils déterminaient par des observa-

tions, d'ailleurs mal faites, leur position géographique : les quatre pilotes de sa flotte différaient l'un de l'autre dans leurs estimes d'environ quatre cents lieues. Legaspi parvint à fonder une colonie à Zébu, où il tira une vengeance inhumaine des violences que Magellan y avait subies quarante ans auparavant. Quelques années plus tard, il s'empara de Manille, qui devint, dès ce moment, la capitale des possessions espagnoles dans les îles Philippines. Après l'établissement de la colonie, Urdaneta, conformément à ses instructions, fit voile à travers l'Océan-Pacifique, pour arriver à la Nouvelle-Espagne : c'était une tentative dans laquelle avaient échoué tous ceux qui l'avaient risquée avant lui. Il eut la hardiesse et la sagacité de se diriger vers le nord, afin de profiter des vents d'ouest, et il atteignit ainsi le 43° de latitude nord. Par cette savante manœuvre il réussit à gagner sans obstacle le but qu'il s'était proposé. L'année suivante, un navire se rendit de la Nouvelle-Espagne aux Philippines, et en 1567 deux autres reprirent la route indiquée par Urdaneta. Depuis cette époque, les traversées sur l'Océan-Pacifique se répétèrent annuellement par des chemins chaque jour mieux connus.

Environ à la même époque, une découverte semblable fut faite au sud du grand Océan. Les marins, jusqu'alors, avaient trouvé presque aussi difficile de longer du nord au sud la côte du Pérou que de naviguer entre les tropiques de l'ouest à l'est sur l'Océan Pacifique. Mais Juan Fernandez découvrit qu'en s'écartant à l'ouest à une assez grande distance de la terre, on rencontrait les vents du sud qui, se prolongeant jusques à la latitude des vents variables ou vents d'ouest, permettaient aux marins d'aborder la terre au sud, ce qu'ils n'eussent pas fait en demeurant plus près du rivage. Durant un de ces voyages, notre entreprenant navigateur découvrit à cent dix lieues de la côte du Chili la petite île qui porte son nom, et qui a obtenu une célébrité littéraire à cause du naufrage et du séjour de quatre années qu'y fit Alexandre Selkirk, dont la simple relation fournit à Defoë son admirable roman de Robinson Crusoë. Juan Fernandez passe encore auprès de beaucoup de gens pour avoir découvert la Nouvelle-Zélande ; mais la grande terre ou *Tierra firma* qu'il

observa, dit-on, n'était pas, ce semble, située aussi loin à l'ouest du Chili; d'un autre côté, la mer du Sud n'a pas été assez parfaitement explorée pour que nous soyons autorisés à refuser toute confiance à sa relation.

Après l'établissement des Espagnols dans les îles Philippines, et l'accroissement de navigation qui en résulta sur l'Océan Pacifique, on devait naturellement s'attendre que de nombreuses découvertes géographiques s'accompliraient sur une mer jonchée d'îles aussi rapprochées. Il est possible que des explorations dans ce but aient été faites par les Espagnols sans qu'ils en aient publié les résultats; il y a quelques raisons de penser que le nom d'îles Salomon avait été donné à certaines îles dans la mer du Sud avant la découverte du groupe que maintenant l'on désigne ainsi (1). En 1567, Alvaro de Mendana partit de Callao avec une mission qui paraît avoir eu pour objet l'examen de quelques îles précédemment signalées. Dans le cours de son voyage il découvrit les îles *Salomon*, l'île de *Santa-Cruz*, le groupe de *San-Francisco* et plusieurs autres. Hakluyt nous apprend « que les îles de Salomon furent ainsi nommées par celui qui les découvrit, à cette fin que les Espagnols, supposant qu'elles étaient celles d'où Salomon tirait ses trésors, conçussent un plus vif désir de s'y rendre et de les habiter. » Cependant les découvertes faites par Mendana dans le voyage dont nous venons de parler ne paraissent pas avoir excité, tout d'abord, un très-vif intérêt ou de bien grandes espérances chez les Espagnols qui habitaient le Pérou. Il est certain qu'en dépit des idées romanesques répandues au sujet de leurs richesses immenses, les îles Salomon ne furent visitées de nouveau par les Européens qu'environ deux siècles après que leur existence eut été constatée; et encore aujourd'hui nous n'en avons qu'une connaissance fort imparfaite. Près de trente années s'écoulèrent avant que Mendana, parti une seconde fois du Pérou, se résolût à continuer ses intéressantes recherches. Dans ce voyage il découvrit les *Marquesas*, le groupe de *San-Bernardo* et celui que Carteret nomma dans la suite les îles de la reine Charlotte (*Queen Charlotte's Islands*).

(1) Burney's Voyages in the South Sea, vol. I, p. 277.

Il voulut retrouver les îles Salomon ; mais les erreurs de son estime l'empêchèrent d'y réussir, et il abandonna ses recherches au moment où quarante lieues seulement le séparaient de San-Christoval, celle de ces îles qu'il voulait surtout atteindre. Ses efforts pour fonder une colonie à Santa-Cruz manquèrent à cause de la tyrannie des Espagnols, et des résistances qu'elle souleva chez les populations indigènes. Mendana, plus éminent par ses découvertes que par ses talents comme navigateur ou comme chef d'expédition, mourut dans cette dernière île, et son voyage, fécond en résultats géographiques, avorta complètement sous tous les autres rapports.

Avant le second voyage de Mendana, les Espagnols du Pérou avaient vu leur attention détournée des entreprises de simple curiosité, ou même de celles qui avaient pour but l'établissement de colonies nouvelles, par les dangers dont ils étaient eux-mêmes menacés. Ils furent attaqués, sans avoir pu le prévoir ; et, tandis qu'ils étaient plongés dans une sécurité chimérique, leurs trésors furent tout-à-coup enlevés sous leurs yeux. Sir Francis Drake avait pénétré dans la mer du Sud, qu'ils croyaient toute à eux, par le détroit de Magellan qu'ils avaient désespéré de franchir, et son apparition leur causa autant de surprise que de terreur.

Cet homme extraordinaire était né d'humbles parents à Tavistock dans le Devonshire. De très-bonne heure il aborda la mer, et le patron de la barque sur laquelle il servait, en lui léguant ce petit bâtiment, posa les bases de sa fortune à venir. Le jeune Drake fit partie de l'expédition que sir John Hawkins dirigea en 1567 vers le golfe du Mexique. Il y perdit tout ce qu'il possédait, et revint dans son pays sans autre richesse que l'expérience acquise et une implacable animosité contre les Espagnols. En 1573, il prit le commandement de deux bâtiments mis en course pour intercepter le trésor que l'on disait devoir être transporté de Panama à travers l'isthme de Darien. Durant son excursion sur cet isthme, « il arriva, dit son historien, à un arbre de belle apparence et d'une grande hauteur, dans le tronc duquel on avait pratiqué diverses marches qui servaient à en atteindre le sommet ; là se trouvait un berceau préparé à dessein où dix hommes pou-

vaient s'asseoir à l'aise, et d'où nos yeux s'étendaient sur l'Océan Atlantique, par où nous étions venus, et sur la mer du Sud, objet de nos vifs désirs. Au nord et au midi de cet arbre on avait abattu ceux qui l'entouraient, afin d'élargir la perspective (1). » Drake n'atteignit point le but immédiat de cette expédition, mais il acquit une richesse énorme dont il se servit avec la générosité qui faisait le fond de son caractère ; c'est ainsi qu'il aida, dit-on, le comte d'Essex, alors occupé à réduire les rebelles irlandais, et lui fournit trois frégates équipées à ses dépens. Un pareil type de hardiesse et un caractère si brillant ne devait pas rester long-temps sans emploi dans un siècle et dans un pays où il existait une telle soif d'aventures.

Mais, avant de raconter les exploits de Drake dans la mer du Sud, il est nécessaire de tracer en peu de mots l'histoire des aventuriers qui l'y avaient précédé. Parmi ceux qui s'étaient trouvés avec Drake sur cet arbre de l'isthme de Panama, d'où l'Océan Pacifique leur était apparu avec tant de charmes, se trouvait un certain John Oxnam ou Oxenham, qui paraît avoir été un des favoris du capitaine, et qui revint bientôt dans ces parages pour y tenter les dangereuses chances de la course. En 1575, Oxnam arriva dans le golfe du Mexique avec un petit vaisseau de cent vingt tonneaux monté seulement par soixante-dix hommes. Apprenant que, depuis la tentative de Drake, le trésor des Espagnols était gardé de façon à décourager les plus audacieux, il avisa un plan de campagne aussi singulier que téméraire. Tirant son navire sur le rivage, il le couvrit de racines d'arbre, enterra toute son artillerie à l'exception de deux petits canons, et laissant un seul homme pour garder le tout, s'avança avec les autres dans l'intérieur des terres. Il arriva bientôt à une rivière qui coulait vers le sud, et, après avoir construit une pinasse de quarante-cinq pieds de long, il se hasarda sur cette frêle embarcation jusque sur l'Océan Pacifique. Ayant immédiatement dirigé sa course vers les îles de Perle (*Pearl Islands*), il captura une barque qui portait cinquante mille *pesos* d'or et une seconde qui arrivait de Lima portant cent mille *pesos* d'ar-

(1) Sir F. Drake Revived, 1654.

gent. Chargé de ces dépouilles, il revint à la rivière dont nous avons parlé; mais là une dispute inopportune s'éleva parmi ses hommes au moment de partager leur butin. Pendant qu'ils étaient aux mains, les Espagnols s'étaient mis avec quatre navires à la poursuite d'Oxnam, et, remontant la rivière à sa suite, ils parvinrent à l'endroit où on avait enterré le trésor qu'ils se hâtèrent d'emporter sans demander autre chose. Les Anglais, leur combat apaisé, revinrent à cet endroit, et, ne trouvant plus leurs nouvelles richesses, s'élancèrent à la poursuite des légitimes propriétaires, sans tenir compte de leur infériorité numérique; aussi tombèrent-ils dans une embuscade où ils furent complètement battus. Bientôt après, un détachement d'Espagnols découvrit le vaisseau d'Oxnam avec les provisions qui l'avitaillaient et l'artillerie qu'on avait cachée si soigneusement. Les Anglais échappés au massacre vécurent pendant quelque temps dans les bois parmi les Indiens, s'occupant de construire des canots à l'aide desquels ils comptaient s'échapper; mais bientôt ils furent pris par les Espagnols et emmenés à Panama, où Oxnam et tous ses compagnons, à l'exception de cinq jeunes mousses, furent punis du dernier supplice. Telle fut la déplorable fin de cet aventurier hardi, le premier Anglais qui ait navigué sur l'Océan Pacifique.

Maintenant, revenons à Drake. Ses amis lui équipèrent une escadre avec laquelle il devait mettre à exécution ses plans de conquête dans la mer du Sud. La flotte placée sous ses ordres se composait de cinq navires, dont le plus grand, le *Pélican*, était seulement de cent tonneaux. Les équipages réunis n'allaient qu'à cent soixante-quatre hommes. On répandit le bruit que cette expédition était frétée pour Alexandrie. Le 13 décembre 1577, Drake partit de Plymouth pour son mémorable voyage. Entre Mogador et le cap Blanc, sur la côte d'Afrique, il captura plusieurs petits navires qu'il relâcha après y avoir pris tout ce dont sa flotte pouvait avoir besoin. Le 14 avril il arriva dans la rivière La Plata, et, jetant l'ancre à dix-huit lieues de son embouchure, y fit faire par son équipage la chasse aux veaux marins, « nourriture excellente pour le présent, provision durable pour l'avenir. » Dans les habitations des indigènes, nos corsaires trouvèrent une

grande quantité d'oiseaux séchés et destinés à les nourrir ; il y avait entre autres cinq autruches dont les jambes « étaient aussi grandes que les éclanches d'un mouton. » Le *Cygne*, vaisseau de cinquante tonneaux, se trouvant, en cet endroit, trop affaibli pour continuer le voyage, fut mis en pièces et brûlé comme bois de chauffage. Les relations ne s'accordent guère concernant les habitants de cette côte. Quelques voyageurs les représentent comme des hommes de stature moyenne mais bien proportionnés, tandis que, selon d'autres, ce sont autant de géants « auprès desquels les Anglais les plus grands paraissent de vrais pygmées. » Ils semblaient prendre un plaisir tout particulier à écouter le bruit des trompettes, et, tant qu'ils furent en rapport d'amitié avec les marins anglais, se mêlaient volontiers à leurs danses. Le 20 juin, l'expédition entra dans le port Saint-Julien, le même dans lequel la flotte de Magellan avait autrefois hiverné. On apercevait encore sur le rivage s'élever un gibet, monument lointain de la sévérité de ce commandant. On put y voir le présage d'un événement qui se passa dans le même lieu et qui a laissé une souillure sur la réputation de Drake. On intenta contre M. Thomas Doughtie, marin d'une capacité reconnue, et qui commandait en second sur la flotte, une assez vague accusation d'animosité contre son chef, et il fut condamné à périr. Les explications fort insuffisantes que les historiens du voyage ont données sur cette affaire donnent lieu de croire que Drake punit chez son habile collègue un talent dont il redoutait la rivalité. La flotte était maintenant réduite à trois vaisseaux, et vers le 17 août 1578 elle quitta le port Saint-Julien, où elle était restée abritée pendant deux mois.

Drake parvint sans difficulté jusqu'au détroit de Magellan, et le traversa dans un espace relativement assez court de dix-sept jours. Il y trouva des hâvres nombreux et excellents, ainsi que de l'eau fraîche en grande abondance ; mais, la mer y étant profonde, il était difficile d'y rencontrer un ancrage commode. Des deux côtés la rive était élevée, et un froid sévère y régnait ; néanmoins une multitude d'arbres toujours verts témoignaient que le climat n'apportait point obstacle à la vie végétale. Drake rencontra dans le détroit des Indiens

de petite stature montés sur des canots artistement faits avec des écorces d'arbres réunies à l'aide de courroies en veau marin. Leurs habitations étaient construites en pieux et recouvertes de peaux de bêtes. Ces Indiens avaient de formidables couteaux taillés dans d'énormes coquilles de moules de vingt pouces de longueur, et avec lesquels ils coupaient, non-seulement les bois les plus durs, mais les os eux-mêmes. Drake vérifia que l'embouchure occidentale du détroit n'était point formée par deux continents, mais par un archipel d'îles très-resserrées, et la navigation lui en parut difficile, non-seulement par le nombre et l'entrelacement de ses canaux, mais aussi à raison d'une température constamment orageuse qui semble plus particulièrement appartenir à cette partie du globe. Un ouragan irrésistible entraîna sa flotte à deux cents lieues vers l'ouest, et, s'il faut en croire quelques récits, à une latitude si élevée que les nuits y duraient seulement deux heures. Le *Souci*, embarcation de trente tonneaux, se trouva dans cet endroit séparé des autres bâtiments et disparut sans qu'on en ait jamais eu de nouvelles. Drake et Winter, capitaines des deux vaisseaux restants, trouvèrent enfin abri près de l'entrée occidentale du détroit, dans une baie qui, à raison des événements survenus depuis, fut appelée la baie de la Séparation des Amis (*The bay of the Parting of Friends*). Là le câble du vaisseau amiral fut brisé, et, de nouveau entraîné vers la grande mer, il courut encore plus loin au sud ; ce fut ainsi qu'il « toucha à l'extrémité des terres vers le pôle sud; laquelle se trouve à peu près sous le 56°, en dehors duquel on n'aperçoit plus au sud aucun continent ni aucune île, mais seulement l'Atlantique et la mer du Sud, qui mêlent leurs flots en toute liberté. » Winter entra dans le détroit, où ses hommes rétablirent leur santé, et revint sain et sauf dans son pays. Une chaloupe montée par huit hommes, et dont nous raconterons plus tard la destinée, avait été envoyée en Angleterre pour y porter la nouvelle que la flotte avait traversé le détroit.

Drake donna aux îles dans lesquelles il avait trouvé un abri le nom d'*Élizabéthides;* il y vit un grand nombre de naturels qui traversaient les chenaux dans des barques à rames, les femmes portant leurs enfants dans des sacs de peau atta-

chés à leurs reins. La tempête qui l'avait poussé là dura sans interruption pendant cinquante-un jours ; enfin il put s'éloigner de la « partie du monde la plus méridionale que l'on connût alors, ou que, selon toute probabilité, on soit appelé à connaître (1). » Vers la fin de novembre, il jeta l'ancre auprès de l'île de Mocha, sur la côte du Chili. Guidé par un pilote indien, il pénétra dans le port de Valparaiso, et mit au pillage un grand navire dans lequel il trouva, outre une grande quantité de vin du Chili, soixante mille *pesos* d'or; ensuite il pilla également la ville, et emmena du côté de Lima Juan Griego, pilote expérimenté. A l'aiguade de Tarapaca, quelques-uns des Anglais descendus à terre trouvèrent un Espagnol endormi ayant auprès de lui des lingots d'argent dont la valeur se montait à environ quatre mille ducats ; plus loin, ils firent prisonniers un Espagnol et un Indien qui conduisaient six lamas chargés chacun de cent livres pesant d'argent. Nos aventuriers avaient calculé la richesse du pays sur ce pied que chaque cent livres de terre commune devait fournir vingt-cinq shillings d'argent pur, et le succès de leurs déprédations se trouva presque au niveau de leurs espérances insensées. Auprès d'Arica, un exploit du même genre les mit en possession de deux navires chargés de métaux précieux. Déjà des messagers étaient partis de Valparaiso pour porter au Pérou la relation de ce qui était arrivé dans cette ville ; mais les communications par terre étaient si mal assurées que Drake dépassa les courriers. Le 15 février, il entra dans le port de Callao, dans lequel il trouva dix-sept navires, dont quelques-uns étaient chargés d'argent ; il y reçut aussi la nouvelle importante que le *Cacafuego*, grand vaisseau chargé du trésor, avait fait voile pour Panama une quinzaine auparavant. Laissant aussitôt aller en dérive tous les navires du port, de peur qu'on n'essayât de le poursuivre, il se mit sous toutes ses voiles, et s'élança vers le nord, faisant remorquer son navire toutes les fois que le vent tombait. Les Espagnols, cependant, trouvèrent moyen d'armer deux vaisseaux, et partirent sur ses traces au nombre de deux cents hommes ; mais équipés à la hâte, ils furent contraints

(1) The World encompassed.

de revenir sur leurs pas faute de provisions suffisantes. A Payta, Drake apprit que le *Cacafuego* n'avait sur lui que deux jours d'avance, et le 1er mars on lui signala une voile à quatre lieues sous le vent; c'était le vaisseau chargé du trésor : il le joignit et le captura sans difficulté.

Drake dirigea immédiatement sa course vers l'ouest, et durant deux jours entiers s'éloigna de la terre avant de procéder à l'inventaire de sa prise. Nos aventuriers, triomphant alors, tirèrent du *Cacafuego* treize caisses de réaux d'argent, quatre-vingts pounds d'or et vingt-six tonnes d'argent en barre, une valeur en tout d'environ trois cent soixante mille pesos d'argent, ou cent cinquante mille livres sterling. Leur succès était maintenant complet, leur soif de pillage satisfaite, et leurs espérances n'avaient plus d'autre objet qu'un retour prompt et sûr dans leur patrie. Alors Drake adopta une résolution qui met en relief sa force de volonté et son courage intrépide. Il se détermina à tenter par le nord-est une voie nouvelle pour revenir en Europe. En effet, les connaissances géographiques, fort imparfaites à cette époque, lui permettaient d'espérer qu'il trouverait de ce côté un passage ou un détroit communiquant avec l'Atlantique. A l'île de Canno, sous le 10° de latitude nord, il arrêta son navire pour le réparer et le remettre à neuf; l'avitaillement demeura, pendant cette opération, dans un petit vaisseau espagnol fort heureusement capturé quelque temps auparavant. On y avait trouvé une lettre du roi d'Espagne au gouverneur des îles Philippines, et, ce qui était d'une beaucoup plus grande importance, plusieurs cartes des traversées sur l'Océan Pacifique. Aussitôt que le vaisseau de notre aventurier fut en bon état, il se remit en mer, et navigua pendant quatorze cents lieues au nord-ouest sans voir une seule fois la terre. Parvenu au 42° de latitude nord, il y trouva un froid si intense que toutes les subsistances furent gelées : il persista néanmoins dans son dessein de passer au nord-est. Par le 48° de latitude, la terre fut signalée, et les marins anglais ne furent pas peu surpris de voir que le continent américain s'étendait aussi loin vers l'ouest. Mais à mesure qu'ils approchaient du rivage, le froid devenait plus intolérable, et Drake fut obligé de renoncer à la solution du plus intéressant problème

qu'offrit la géographie de son temps, celui de savoir s'il existait une communication septentrionale entre l'Océan Atlantique et la mer du Sud ; il lui fallut revenir sur ses pas.

Entre le 48° et le 38°, il aperçut de hautes montagnes s'étendant parallèlement au rivage et couvertes de neiges abondantes. Un port commode fut à la fin découvert, et comme le navire avait fait une voie d'eau, il fut jugé convenable d'y jeter l'ancre près de la côte, et, après avoir débarqué les provisions et l'équipage, de procéder aux réparations indispensables. Les Anglais étaient là depuis quelques heures à peine, lorsque les naturels apparurent en foule, se précipitant vers la côte et manifestant une grande surprise à la vue des étrangers. L'un d'eux s'aventura même à s'approcher en canot du navire anglais, et tandis qu'il ramait vers lui, il prononça un long discours accompagné de gestes plaisamment solennels, le débitant d'ailleurs avec une véhémence et une rapidité qui le mettaient quelquefois hors d'haleine. Il recommença deux fois cette cérémonie et revint deux fois à terre ; la troisième il vint plus près du navire qu'auparavant, puis, au moyen d'une longue baguette, il offrit aux gens de l'équipage un bouquet de plumes noires et un panier rempli d'une herbe qu'il appelait tabah. L'alliance ainsi contractée entre les Anglais et les indigènes n'eut à souffrir ensuite ni de la tyrannie des premiers, ni de la trahison des autres. Les Indiens ne semblaient point insensibles aux rigueurs de leur climat; bien qu'enveloppés de leurs chaudes fourrures, ils frissonnaient sous le froid, et ne perdaient jamais une occasion de s'envelopper dans les vêtements de laine que les Anglais avaient apportés. Leurs habitations étaient creusées dans la terre, et le toit en était fait de racines d'arbres également recouvertes de terre ; une ouverture pratiquée au sommet de cette espèce de toit servait à la fois de porte et de cheminée. Ils paraissaient avoir de la nourriture en abondance, étaient actifs, bien conformés, d'une nature aussi franche qu'amicale. Drake, bien qu'il n'employât aucun artifice pour gagner leur affection, se conduisait vis-à-vis d'eux avec la bienveillance déclarée d'un homme naturellement humain et supérieur à toute crainte. Dans une occasion ils manifestèrent des symptômes de douleur publique, comme si quelque

infortune nationale les eût frappés, et Drake, éprouvant une honorable sympathie pour un malheur qu'il n'était pas à même de comprendre, enjoignit à son équipage de se mettre en prières. Les naturels, ignorant le sens de cette grave cérémonie, la regardèrent d'abord avec une sorte de terreur et de respectueuse attention; mais, quand ils entendirent les voix humaines s'unir pour le chant des psaumes, ils ne purent contenir leur extase et demandèrent par des cris de *gnaah! gnaah!* qu'on leur procurât une seconde fois le plaisir qu'ils venaient d'éprouver. Peu de temps après le *hioh*, ou roi du pays, vint rendre une visite aux Anglais. Son arrivée à leur camp fut annoncée par de longs discours que plusieurs orateurs vinrent prononcer avec une chaleur remarquable; et à la fin de chaque période, la multitude qui les environnait criait: *Oh! oh!* comme pour sanctionner par son approbation ce qui venait d'être dit. Le *hioh* s'approcha ensuite de Drake, et, plaçant sur sa tête une sorte de bonnet orné de chaînes d'œufs, comme celui qu'il portait lui-même, le salua hioh à son tour. Les Anglais, se conformant aux prétentions de l'orgueil européen, interprétèrent cette politesse comme une cession absolue de souveraineté que le vieux chef opérait à leur profit. Drake fit dans le pays une courte excursion, pendant laquelle il vit de nombreux troupeaux de daims gras et une espèce toute particulière de lapins ou marmottes que les naturalistes connaissent encore fort imparfaitement. Le vaisseau cependant était de nouveau prêt à mettre en mer, et, après un séjour de plus d'un mois, Drake leva l'ancre le 17 juillet; mais avant son départ il érigea une colonne à laquelle était fixée une plaque d'airain portant le nom et les armes de la reine. Il donna à ce pays le nom de Nouvelle-Albion.

Comme le vent soufflait depuis peu du nord-ouest, nos aventuriers résolurent de gouverner vers les Moluques. Le danger de rencontrer les Espagnols et ceux d'une traversée sur ces mers orageuses firent préférer cette route au retour par le détroit de Magellan. Pendant soixante-huit jours aucune terre ne fut aperçue; à la fin, le 30 septembre, le navire toucha sur des îles auxquelles les compagnons de Drake donnèrent le nom d'îles des Voleurs (*Islands of Thieves*) à cause des instincts pillards qu'ils remarquèrent chez les na-

turels. Ces îles font probablement partie de celles que l'on désigne aujourd'hui sous le nom d'îles Pelew. Drake fut bien reçu par le roi de Ternate, qui lui offrit de réserver aux Anglais le droit exclusif de commercer dans cette île ; ensuite il visita la côte orientale des Célèbes, et, trouvant sur la route au sud une petite île inhabitée munie d'un port excellent, il y demeura un mois pour réparer son navire. Cette île n'était tout entière qu'un grand bois dont les arbres étaient remarquablement élevés et droits, sans aucune branche, excepté au sommet : des multitudes de chauves-souris énormes y avaient élu domicile, et l'on y voyait aussi par bandes innombrables des crabes de terre dont il nous reste la description suivante : « C'était une sorte d'écrevisses tellement grosses qu'une seule suffirait à rassasier quatre hommes de bon appétit ; d'ailleurs une nourriture excellente ; elles semblent tout-à-fait étrangères à la mer et vivent entièrement sur le rivage ; elles se creusent de profonds terriers sous les racines des plus grands arbres, y logeant par nombreuses compagnies. » Nos aventuriers avaient à peine quitté cette île, lorsque leur navire donna contre un rocher à fleur d'eau. Tous les moyens furent employés en vain pour l'en retirer ; trois tonneaux de clous de girofle et huit pièces d'artillerie furent jetés par-dessus bord sans que cela servît de rien, et tout semblait perdu, lorsque le vent venant à fléchir subitement, le vaisseau tomba sur le flanc, et, au lieu de s'enfoncer comme on le craignait, se trouva remis à flot sans avaries. Aucun accident ne troubla le reste du voyage ; et le 26 septembre 1580, Drake jeta l'ancre à Plymouth après une absence de deux ans et dix mois. Une grande partie des trésors qu'il rapportait dans son pays fut, à la requête de l'ambassadeur espagnol, sequestrée par le gouvernement et rendue à ses légitimes propriétaires ; mais il en restait assez pour satisfaire à l'attente de ceux qui avaient équipé l'expédition. Nonobstant cet hommage rendu aux droits de la justice, la reine donna à l'heureux corsaire plusieurs témoignages de faveur et d'approbation ; elle dîna à Deptford sur le pont de son navire et lui conféra les honneurs de la chevalerie. Le vaisseau de Drake fut conservé pendant plusieurs années dans cette dernière ville, et lorsqu'enfin il parut impossible

de garantir davantage sa carcasse contre les outrages du temps, on fit avec l'une de ses planches une chaire qui fut solennellement offerte à l'université d'Oxford.

Dans les tableaux variés de la vie, il est rare de trouver un succès sur lequel, pour si brillant qu'il soit, ne s'étende pas quelque ombre de misère et de souffrance. Il ne sera peut-être pas inutile de placer après le triomphe de Drake l'histoire des revers que subirent quelques-uns de ses compagnons. Comme nous l'avons dit plus haut, une chaloupe renfermant huit hommes qui n'avaient de provisions que pour un seul jour fut séparée de son navire au sud-est de la Terre de Feu. Ces infortunés, ainsi exposés à la famine et à la tempête dans une embarcation découverte, cherchèrent à s'abriter dans le détroit, et ensuite longèrent péniblement la côte jusqu'à ce qu'ils fussent parvenus au nord de l'embouchure de La Plata. Là, ils descendirent imprudemment à terre, où quatre d'entre eux tombèrent sous les flèches des sauvages, qui blessèrent en outre plus ou moins grièvement les quatre autres ; ceux-ci réussirent à gagner une île environ à trois lieues de la côte, et peu après deux d'entre eux y moururent de leurs blessures. Les deux survivants, Peter Carver et William Pitcher, restèrent deux mois entiers sur cette île qui n'avait qu'une lieue d'étendue. Pendant ce temps, ils vécurent de petits crabes, d'anguilles et de fruits, mais nous n'oserions dire à quelle extrémité les réduisit le manque d'eau douce. Enfin, ils trouvèrent une planche de dix pieds de long, et ils se hasardèrent à s'en servir pour atteindre le continent, usant pour ramer de quelques racines d'arbres grossièrement façonnées. Ils passèrent trois jours et deux nuits à faire ce voyage de trois lieues. En arrivant au rivage ils découvrirent un petit ruisseau, et Pitcher, dévoré de soif, y but avec tant d'avidité qu'il mourut étouffé une demi-heure après. Carver eut à peine la force d'enfouir son compagnon dans le sable. Le lendemain il fut rencontré par quelques-uns des naturels, qui ne lui firent aucun mal, et lorsqu'il eut passé quelque temps avec eux, il traversa le pays jusqu'aux établissements portugais dans le Brésil, d'où, après une absence de neuf ans, il revint chez lui (1).

(1) Purchas, vol. IV.

CHAPITRE XVII.

VOYAGES A LA MER DU SUD.

Remarque sur le voyage de Drake autour du monde. — Promptitude avec laquelle il fut effectué. — Découvertes. — Sarmiento examine le détroit de Magellan. — Il propose de le fortifier. — Expédition dans ce but. — Ce qu'elle endure. — Fondation de San-Felipe. — Sa prompte décadence. — Expédition de sir Thomas Candish. — Il passe le détroit. — Ses succès. — Il capture le Sainte-Anne. — Retour. — Ses observations. — Sa mort. — Les Hollandais s'appliquent à commercer avec l'Inde. — Expédition de Van Noort. — Détails sur les peuplades magellaniques. — Les Ladrones. — Retour de Van Noort. — Voyage de la flotte de Verhagen. — Souffrances de de Weert. — Voyage remarquable de Quiros. — Il découvre plusieurs îles. — Sagittaria ou Otahiti. — L'île de la Beauté. — Taumaco. — Détails obtenus des naturels. — Quiros découvre l'Australia del Espiritu-Santo. — Son triomphe. — Il s'adresse au roi. — Sa mort. — Découverte de Torres. — Il côtoie la Nouvelle-Guinée. — Il voit la Nouvelle-Hollande. — Expédition de Spilbergen. — Détails sur les Patagons. — Ses succès. — Voyage de Schouten et le Maire. — Son origine. — Découverte du cap Horn. — Tyrannie de la compagnie hollandaise pour les Indes orientales. — Les Nodals explorent la Terre de Feu et complètent la navigation autour de l'Amérique du sud.

Drake, le premier de tous les Anglais, avait passé le détroit de Magellan et navigué dans la mer du Sud sous le pavillon britannique. Mais, à part de ces circonstances qui lui acquirent des droits à une célébrité nationale, il en est beaucoup d'autres d'un mérite plus réel et qui sollicitent plus particulièrement l'attention de l'historien. Il est remarquable, par exemple, qu'il ait réussi avec une flotte aussi faible à mener à bien une navigation depuis long-temps abandonnée par les Espagnols qu'effrayaient ses difficultés et ses périls. Ce fut en hiver que Drake arriva dans les régions orageuses du détroit de Magellan, et pourtant il effectua le passage tant redouté dans un espace de dix-sept jours, beaucoup moindre que ne l'ont jugé nécessaire aucun de ses devanciers ou même aucun de ses successeurs dans cette pénible carrière.

De même il faut remarquer ses progrès vers le sud, beaucoup plus grands que ceux d'aucun explorateur espagnol. On ne peut guère douter qu'il n'ait le premier signalé l'extrémité des terres appelée depuis le cap Horn. Si lui-même

eût pris soin d'écrire le récit de son expédition, nous aurions certainement à constater les instincts remarquables et la pénétration de son esprit, mal entrevus derrière les vagues et contradictoires relations de ses historiens. Il conjectura que la terre au sud du détroit de Magellan était une terre brisée ou un groupe d'îles, observation répétée tour à tour par les voyageurs qui vinrent après lui, et que les recherches modernes ont à peu près vérifiée. Le mérite d'avoir découvert le cap Horn est bien revendiqué par quelques écrivains en faveur de l'un des capitaines qui servaient sur la flotte de Loyasa, lequel, détourné de sa route par une tempête, aperçut à l'ouest ce qu'il appela le « bout du monde » (1); mais il semble plus probable que la terre ainsi signalée était seulement le promontoire sud-est de Staten-Island.

Drake pénétra aussi sur la côte nord-ouest de l'Amérique plus loin qu'aucun des navigateurs qui l'avaient précédé ; il arriva jusqu'au 48° de latitude nord, et la terre dont il prit possession, au nom de la couronne d'Angleterre, près du port où il avait hiverné se trouve par le 37° de la même latitude. Selon toute apparence, il ne savait pas que Cabrillo avait, en 1542, relevé toute cette côte jusqu'au 43° avec tout le soin et toute la persévérance qu'admettait la science nautique telle qu'on la pratiquait à cette époque. Mais sur la ligne de côtes gisante entre le 43° et le 48°, Drake n'avait été précédé par aucun des navigateurs espagnols. Quelques années plus tard, en 1582, Francisco Gali, après avoir minutieusement exploré les îles du Japon, parvint à une latitude très-élevée en revenant dans sa patrie, et toucha le premier aux côtes américaines situées par le 57° 30' de latitude nord. De ce point, à Acapulco, il observa toutes les parties avancées du continent.

Le projet conçu par Drake de revenir en Angleterre en faisant le tour de l'Amérique du nord est un autre témoignage remarquable de son audace d'esprit. La nouveauté de la route ne lui sembla point impliquer des difficultés insurmontables. Marin achevé, habitué à compter sur ses propres ressources et doué de ce courage élevé qui ne connaît pas

(1) Navarrete, vol. I, p. 360.

même les pronostics de la crainte, il était sur l'Océan, dans toutes les saisons et sous toutes les latitudes, comme un maître sur son domaine. L'assurance et la certitude avec laquelle il dirigeait sa course sur des mers inconnues lui donna une ressemblance frappante avec son célèbre compatriote le capitaine Cook.

Nonobstant les délais nombreux inhérens à une expédition qui avait pour objet principal le pillage des trésors espagnols, Drake fit le tour du globe en moins de temps qu'aucun des navigateurs qui l'avaient accompli avant lui. Ce succès et sa promptitude étaient le fruit de sa prudence et de sa résolution. Le voyage de Magellan avait pris trois années et trente-sept jours; celui de Drake fut accompli en deux ans et dix mois.

Rien n'atteste la capacité d'un commandant naval comme l'ascendant qu'il exerce sur l'esprit de son équipage. En ceci Drake ne connut point de rival : pas un murmure, pas un mécontentement qui tînt du caractère de la révolte ne troubla le bon accord qui existait entre lui et ses compagnons. Sa fermeté et la générosité de son caractère brillent d'un vif éclat dans ses relations avec les naïfs habitants de la Nouvelle-Albion. Sa conduite, à l'égard d'un peuple inoffensif et faible, contraste d'une manière frappante avec la cruauté lâche que les Espagnols ses contemporains et les Hollandais qui lui succédèrent firent peser sur les habitants des îles de la mer du Sud.

Sir Francis Drake fut le premier qui troubla le repos des Espagnols dans l'Océan Pacifique. Ils s'attendaient peu à rencontrer des flottes étrangères et ennemies dans ces mers isolées qu'ils regardaient comme leur propriété ; surtout ils n'imaginaient pas que leurs adversaires arriveraient à eux par le détroit de Magellan, si complètement interdit à leurs propres marins qu'une opinion populaire chez eux le leur représentait comme fermé par quelque épouvantable convulsion de la nature (1). Mais l'expédition de sir Francis Drake

(1) Por falta di piloto o encubierta
Causa quiza importante y no sabuda ,
Esta secreta senza descubierta
Quedo para nosotros escondida;
Ora sea yerro de la altura cierta ,

ouvrit une ère nouvelle et brillante dans l'histoire de la navigation. L'Angleterre s'éveillait alors au sentiment de sa force, et s'élevait rapidement à cette supériorité maritime qu'elle a depuis lors si noblement maintenue. La soif de la renommée et le goût des exploits chevaleresques s'accordaient avec les mœurs de la cour sous le règne d'Élisabeth. Les hommes riches et éminents par la culture de leur esprit se précipitaient avec ardeur dans toutes les voies d'entreprises qui leur promettaient une distinction honorable. Beaucoup s'élancèrent sur les traces de sir Francis Drake, et telle fut l'excitation produite par le succès de son voyage qu'en moins de seize années les ports anglais envoyèrent dans les mers du Sud jusqu'à six expéditions. L'apparition des Anglais sur les côtes du Pérou fit trembler les Espagnols pour la sécurité de leurs trésors, et attira leur attention sur les moyens de prévenir de pareilles insultes. Au mois d'octobre 1579, Pedro Sarmiento partit de Lima avec deux grands vaisseaux pour examiner avec plus de soin le détroit de Magellan. Au sud du Chili, sur la côte occidentale des Patagons, il s'embarrassa dans un labyrinthe de bras de mers, de hâvres et d'étroits canaux qu'il supposait devoir le conduire au but de son voyage. En gravissant une éminence élevée de cet archipel, il ne compta pas moins de quatre-vingt-cinq îles, serrées l'une contre l'autre autour de lui. Après être sorti avec beaucoup de peine du labyrinthe qu'elles formaient, il fit un relèvement du détroit de Magellan, et retourna ensuite en Espagne porter le fruit de ses observations. On dit que, durant ce voyage, il calcula les longitudes au moyen des éclipses et de la distance des étoiles fixes (1). En Espagne il représenta sous de brillantes couleurs le climat et les productions des pays magellaniques, parlant d'ailleurs avec assurance des fortifications que l'on pourrait y élever pour fermer l'accès de l'Océan Pacifique, dont il supposait que ce détroit était la seule entrée occidentale; aussi le roi

Ora que alguna Isleta removida
Del tempestuoso mar y viento airado
Encallando en la boca la ha cerrado.

Araucana, part. I, canto I, oct. 9.

(1) Navarrete, vol. I, p. 371.

ordonna qu'on équipât une flotte pour réaliser son plan de colonisation. Vingt-trois vaisseaux, portant environ trois mille cinq cents hommes, firent voile de Cadix en 1581, sous les ordres de Diego Florez Valdès : Sarmiento lui-même était nommé gouverneur de la colonie. Mais des infortunes sans nombre attendaient cette expédition, que l'on avait montée avec autant d'ignorance que de prodigalité. Quelques-uns des navires furent dispersés par les vents avant de parvenir au détroit : d'autres, après y avoir pénétré, furent forcés par le mauvais temps de revenir sur leurs pas. Florez, découragé par ces obstacles, abandonna l'entreprise et revint en Espagne ; mais Sarmiento, bien qu'obligé trois fois de se retirer au Brésil, n'en persévéra pas moins dans son entreprise et réussit enfin à fonder une ville que par hommage au roi d'Espagne il nomma San-Felipe. Le nouvel établissement ressentit au-delà de toute prévision les rigueurs du besoin et des maladies qui menacent en général les colonies jetées sous un climat âpre et nouveau. Sarmiento perdit la faveur du roi d'Espagne par l'erreur dont il avait été cause en représentant le détroit comme pouvant être, dans certaines passes resserrées, défendu par des forts isolés. A son retour en Espagne, où il espérait trouver des secours pour sa colonie au berceau, l'infortuné gouverneur fut capturé par les Anglais ; et lorsqu'on le rendit à la liberté, l'objet de ses sollicitudes n'existait déjà plus. La colonie de San-Felipe avait été promptement décimée par la famine et la maladie. Une peste avait suivi ; elle obligea ceux qui avaient survécu, au nombre de vingt-trois, d'abandonner la ville et d'errer au hasard, cherchant à vivre de leur chasse et de leur pêche ; mais, incapables de supporter les privations et les vicissitudes de la vie sauvage, la plupart d'entre eux périrent misérablement.

La tentative qu'avaient faite les Espagnols pour fortifier le détroit n'arrêta pas les audacieuses hostilités des aventuriers anglais. Un des plus distingués, parmi ces derniers, fut Thomas Candish ou Cavendish, propriétaire d'un riche domaine, auprès d'Ipswich, dans le comté de Suffolk. Aussitôt qu'il devint maître de sa fortune, il équipa un vaisseau de cent vingt tonneaux, et accompagna sir Richard Greenville dans son expédition de 1585 contre la Virginie.

Quelque expérience de la mer, et une vive ambition allumée par ce qu'il avait entendu dire des exploits de sir Francis Drake dans les mers de l'ouest, furent les seuls résultats qu'amena pour lui cette entreprise : mais son ardeur fut plutôt augmentée qu'éteinte par les frais coûteux de cet inutile voyage, et il parvint bientôt après à organiser une petite flotte composée de trois navires, dont le plus grand portait cent quarante tonneaux, et qui avaient à leur bord cent vingt-six officiers et matelots. A leur tête, il voulait suivre les traces de Drake et envahir les possessions espagnoles dans la mer du Sud. Pourvu de cartes, et de tous les instruments que la science de l'époque pouvait lui fournir, ayant de plus, grâce à son influence à la cour, obtenu une commission de la reine pour courir sus aux navires espagnols, il mit à la voile en juillet 1586. Lorsque Candish arriva dans le détroit de Magellan, les ruines de la colonie fondée par Sarmiento existaient encore; les bastions du fort n'avaient pas souffert; quelques maisons étaient debout; et l'ensemble formait un tableau de désolation. On trouva un des Espagnols que la mort avait épargné; et il donna aux Anglais les tristes détails des souffrances au milieu desquelles la colonie s'était éteinte. Prévoyant le sort de leur établissement, les Espagnols avaient pris la précaution d'enterrer dans le sable les canons d'abord montés en batterie : Candish fit les fouilles nécessaires et les retrouva tous. En ce qui concerne les naturels, il confirme tout ce qu'avaient dit les précédents navigateurs de leur stature gigantesque ; donnant pour mesure la trace d'un pied retrouvée sur le sable et qui n'avait pas moins de dix-huit pouces en longueur. Dans une des îles du détroit, nommée l'île Pingoin, il trouva une énorme quantité des oiseaux auxquels elle doit son nom.

Après un certain temps, Candish quitta le détroit et entra dans l'Océan Pacifique sans rencontrer aucun de ces ouragans impétueux ou de ces vents variables qui, si souvent, soit avant, soit après lui, ont mis à bout le talent des marins espagnols. A peine longeait-il la côte septentrionale, qu'il commença son œuvre de guerre et de spoliation. Il incendia la ville de Payta, et traita de même celle de Puna, dans le port de laquelle il coula un grand navire après s'en être

approprié la riche cargaison. En approchant de la Nouvelle-Espagne, il captura une embarcation à bord de laquelle se trouvait Sanchez, pilote qui connaissait à fond la mer du Sud, et dont il eut de précieux renseignements sur un vaisseau richement chargé qu'on attendait tous les jours des Philippines. Il s'embusqua aussitôt, épiant sa proie, derrière le cap Saint-Lucas, dans la Californie, dont les blancs promontoires ressemblent aux aiguilles de l'île de Wight. Enfin le signal attendu fut donné; un gros navire venait de paraître à l'horizon, c'était le *Sainte-Anne*, le vaisseau amiral de la mer du Sud, bâtiment de sept cents tonneaux, et dont la cargaison était évaluée à cent vingt-deux mille *pesos*.

Le partage d'une si riche proie ne s'accomplit pas sans des querelles et des mutineries qui auraient pu avoir les plus déplorables conséquences; mais la générosité de Candish apaisa l'orage que sa jeunesse et son inexpérience n'avaient pas su prévenir. Les prétentions de tous se trouvèrent satisfaites par l'abandon qu'il leur fit de sa part de prise, et ils rentrèrent dans l'obéissance avant que les haines et les avidités réciproques eussent pris un caractère incurable. On fit alors des préparatifs pour retourner en Angleterre. Les prisonniers furent descendus sur le rivage, munis des vêtements et des provisions qu'il leur fallait pour gagner par terre la Nouvelle-Espagne; on garda seulement ceux des marins dont les connaissances pouvaient servir à la navigation qu'on allait entreprendre. Candish fit directement voile de la côte de Californie aux îles des Larrons, et parcourut dans le court espace de quarante-quatre jours une distance qu'il évalue à dix-huit cents lieues. Se détournant ensuite par les Philippines, Bornéo, et les Moluques, il arriva enfin au détroit de la Sonde. De là, après avoir réparé son navire et l'avoir approvisionné à nouveau, il se remit en mer; un voyage de neuf semaines l'amena au cap de Bonne-Espérance.

Durant cette navigation il eut occasion de faire sur les vents, les marées et les courants, des observations qui ne contribuèrent pas médiocrement à augmenter les connaissances nautiques de son époque. Il remarqua que la distance de Java au cap de Bonne-Espérance comptait pour plus de deux mille lieues sur les cartes portugaises, tandis que, d'après ses

calculs, elle allait seulement à dix-huit cent cinquante ; il fit ainsi une double amélioration aux appréciations géographiques, diminuant d'une part la distance supposée entre le cap de Bonne-Espérance et les régions lointaines de l'Inde, tandis qu'en même temps il augmentait l'intervalle entre les Moluques et le continent américain. Après avoir quitté le cap de Bonne-Espérance, il toucha à Sainte-Hélène qu'il décrit comme une île délicieuse entièrement couverte de bois ; et il fut le premier navigateur anglais qui apprécia convenablement les avantages locaux de cette île jusqu'alors exclusivement exploitée par les flottes portugaises. Les forêts primitives dont il parle furent ensuite détruites avec une rapidité singulière par les chèvres et les lapins qu'on introduisit dans l'île ; et ce n'est pas la seule fois que la multiplication de pareils animaux a détruit les plus ravissantes scènes de la nature. Candish arriva à Plymouth le 9 septembre 1588.

Nous trouvons dans ce voyage une autre preuve des progrès rapides que faisait la science maritime. Drake avait mis à faire le tour du globe trois mois de moins que les compagnons de Magellan ; mais le même voyage fut accompli par Candish en huit mois de moins que celui de Drake. Tous les récits qui nous restent de son voyage nous prouvent qu'il observait avec l'œil d'un marin habile. Il examina très-soigneusement le détroit de Magellan ; ses détails sur les Philippines sont remplis de documents utiles. Il rapporta en Angleterre une bonne carte et une description de la Chine.

Ses succès, comme corsaire, dépassèrent de beaucoup les plus ambitieuses espérances ; il avait, au dire d'écrivains contemporains, amassé assez de fortune « pour acheter un beau comté. » Jeune et ardent, il ne regarda cette richesse précoce que comme un moyen d'en acquérir une plus grande encore ; mais de tels succès ne doivent pas être demandés deux fois à la destinée ; et la fortune, qui semblait avoir épuisé sur lui ses faveurs, devait sévèrement repousser les nouvelles sollicitations dont il allait la fatiguer. Il équipa une seconde flotte, et partit encore une fois pour le détroit de Magellan ; mais son voyage fut contrarié par tous les désastres qui peuvent assiéger une expédition maritime. Des orages sans fin défièrent tous les efforts qu'il fit pour péné-

trer dans l'Océan-Pacifique. La révolte éclata parmi ses équipages; ses capitaines cessèrent de lui obéir; et, après avoir supporté long-temps les tourments réunis de la fatigue physique et de l'inquiétude morale, il fut enfin accablé par eux, et mourut sur la côte du Brésil. L'issue lamentable de cette expédition calma, pour un temps, l'ardeur d'entreprises qui régnait en Angleterre; et les matelots expérimentés de la flotte de Candish, parmi lesquels beaucoup avaient servi sous sir Francis Drake, furent obligés de chercher au-dehors un emploi que leur refusait la patrie.

L'union, sur la tête de Philippe II, des couronnes d'Espagne et de Portugal, arrêta aussi tout-à-coup l'esprit d'envahissement avec lequel ce dernier peuple étendait ses acquisitions dans l'est. La perte de l'indépendance nationale et l'intervention d'un gouvernement à la fois indolent et jaloux, paralysèrent cette énergie que les Portugais avaient déployée jadis dans leurs spéculations mercantiles et dans leurs conquêtes. En même temps que leur empire en Orient perdait cet esprit de vie qui l'avait jusqu'alors nourri et maintenu, il fut attaqué au dehors par des ennemis que lui attirait ce même génie de politique impérieuse et avide. Philippe en portant atteinte aux droits des Hollandais les réduisit à prendre les armes et à défendre leur indépendance. Tant qu'ils s'étaient reconnus ses sujets, on les avait vus s'abstenir de commercer avec l'Orient, se laissant imposer de recevoir toutes les productions de l'Inde par l'entremise coûteuse des marchands espagnols et portugais. Mais aujourd'hui qu'ils se trouvaient engagés dans une lutte inégale où toutes les ressources du courage ne pouvaient suppléer le manque de moyens pécuniaires, ils furent poussés, non-seulement par l'intérêt, mais aussi par la haine nationale, à attaquer les possessions espagnoles dans les Indes et dans les mers du Sud. Ils avaient échoué en cherchant à passer aux Indes par le nord-est; l'exemple des Anglais leur permit de s'élancer hardiment sur les routes déjà parcourues du cap de Bonne-Espérance et du détroit de Magellan.

Au commencement de l'année 1598, quelques riches marchands hollandais résolurent d'équiper une expédition afin de faire sur les côtes de la Nouvelle-Espagne et du Pérou

une de ces courses si heureusement accomplies par les Anglais. En conséquence, quatre navires furent frétés et montés par deux cent quarante hommes de tout rang. Oliver Van Noort reçut le commandement de cette petite flotte. Les officiers étaient tous des hommes expérimentés, et le pilote, Mellish, avait déjà suivi Candish dans son voyage autour du monde. Les Hollandais se trouvèrent si retardés par le mauvais temps, les accidents de toute sorte, les maladies, les discordes, qu'il s'écoula quinze mois avant qu'ils pussent entrer dans le détroit de Magellan. En y jetant l'ancre, ils virent sur une petite île quelques hommes qui brandissaient leurs armes et semblaient les défier. Les Hollandais abordèrent néanmoins, et poursuivirent les sauvages dans une caverne où ils se défendirent obstinément jusqu'au dernier homme, se laissant l'un après l'autre tuer sur la place. Leurs femmes et leurs enfants se tenaient cachés dans les profondeurs de la grotte, s'attendant à mourir sous les coups de leurs barbares ennemis. Mais les Hollandais, rassasiés de carnage, se bornèrent à emmener six enfants.

L'un d'eux ayant appris le hollandais leur donna les renseignements suivants : « La plus grande de ces deux îles s'appelait *Castemme* et la tribu qui l'habitait *Enoo;* la plus petite portait le nom de *Talke;* toutes deux étaient abondamment fournies de pingoins, dont la chair nourrissait les habitants, et dont les peaux servaient à les vêtir. En fait d'habitations, ils n'avaient que les cavernes. Le continent voisin abondait aussi en autruches, gibier utile et très-estimé. Les naturels étaient divisés en tribus suivant les quartiers dans lesquels ils résidaient : les *Kemenetes* habitaient *Kaesay*, les *Kennekin*, *Karamay*, et les *Kariaks*, *Morina*. Tous les hommes appartenant à ces tribus étaient de taille moyenne, larges de poitrine, et peints de haut en bas. Mais il existait une quatrième tribu, celle des *Tirimemens*, habitant *Coin*, et les individus de celle-ci, sorte de géants hauts de dix à douze pieds, étaient continuellement en guerre avec le reste de leurs compatriotes. » Ce simple renseignement suffisait déjà pour concilier les relations diverses concernant les Patagons. Bien que leur passage dans le détroit s'effectuât au milieu de l'été, les Hollandais y trouvèrent la glace tellement

épaisse qu'en la sondant à dix brasses de profondeur ils ne l'avaient pas encore entièrement percée. La terre semblait être un amoncellement d'îles brisées auxquelles la hauteur des montagnes donnait seule l'apparence d'un continent.

Enfin ils parvinrent dans la mer du Sud après avoir lutté pendant trois mois. Sur la côte du Pérou ils capturèrent plusieurs vaisseaux espagnols sans trouver parmi eux une seule prise de quelque valeur. Mais ils apprirent, à leur grande mortification, que le capitaine d'un de ces navires, se voyant poursuivi, avait jeté à la mer toute sa cargaison, composée de douze mille livres pesant d'or, ce qui composait une valeur d'environ deux millions de *pesos*.

Les Hollandais se dirigèrent ensuite vers l'ouest, et arrivèrent dès les premiers jours de septembre aux îles des Larrons. Les indigènes, montés sur des canots, les entourèrent aussitôt en vociférant les cris de *hiero* ! *hiero* ! ce qui veut dire *du fer* ! *du fer* ! car ils avaient déjà appris le nom portugais de ce métal. L'envie qu'ils avaient de commercer était si grande que les embarcations se renversaient les unes les autres en arrivant vers le navire ; leur présence n'était nullement désirée, car ils se montraient singulièrement experts à voler, se précipitant à l'eau dès qu'ils avaient saisi les objets de leur cupidité. En passant à Manille, les Hollandais s'emparèrent d'un vaisseau javanais dont la forme étrange leur causa quelque surprise. Le gaillard-d'avant était élevé comme une cheminée, et ses agrès étaient aussi singuliers que sa forme ; les voiles en étaient faites de roseaux, les ancres, de bois, et les câbles, de paille. La flotte hollandaise, après avoir touché à Bornéo, arriva saine et sauve à Java vers la fin de janvier, et, au mois d'août de la même année, elle jeta l'ancre devant Rotterdam, ayant ainsi employé près de trois ans à faire le tour du monde. Comme Van Noort était le premier navigateur hollandais qui eût mené à fin une pareille entreprise, son habileté et son courage furent à son retour portés aux nues par ses compatriotes ; cependant, au point de vue commercial, son voyage n'avait point réussi ; et, comparé à ceux de Drake et de Candish, dont l'expérience l'avait guidé, il avait été long et malheureux. Environ trois mois avant le départ de l'expédition commandée par Van

Noort, une flotte de cinq gros vaisseaux était partie de Rotterdam pour un voyage de découvertes, à la suggestion et aux frais d'un riche négociant nommé Verhagen. L'amiral de cette flotte était Jacques Mahu. Le plus petit des navires qui la composaient était commandé par Sébald de Weert; le pilote sur lequel reposait la direction générale n'était autre que William Adams, homme de grande expérience, le même dont nous avons ailleurs raconté les aventures. La flotte s'attarda trop long-temps sur la côte d'Afrique, et l'équipage fut en proie à des affections contagieuses. L'amiral mourut bientôt après, et les mutations que son trépas amena dans le corps des officiers excitèrent un mécontentement général. Au mois d'avril, les Hollandais entrèrent dans le détroit de Magellan où ils demeurèrent cinq mois retenus par les vents contraires. Pendant tout ce temps, ils eurent beaucoup à souffrir du manque de nourriture et des rigueurs du climat. La vivacité de l'air leur donnait un appétit extraordinaire, et ils n'avaient rien pour le satisfaire que des plantes crues et des coquillages, lesquels aggravaient les maladies et ajoutaient ainsi à leurs misères. Enfin trois des navires effectuèrent leur passage dans la mer du Sud, où ils furent dispersés par les ouragans, comme on l'a vu ci-dessus dans l'histoire de William Adams. De Weert, dont le vaisseau était mauvais voilier, et dont l'équipage était découragé, demeura derrière les autres; il ne reçut d'ailleurs aucune assistance de Van Noort, qui, en traversant le détroit, le trouva là dans une détresse complète, incapable d'avancer ou de revenir sur ses pas. Il lutta durant neuf mois contre toutes les difficultés qui l'assiégaient sous une température rigoureuse et dans des mers sans cesse battues par les orages; après de longs efforts il parvint à rentrer dans l'Atlantique, et, en six mois de voyage, à regagner la Maése, n'ayant pu, d'un équipage de cent cinq hommes, en conserver que trente-six. A son départ du détroit de Magellan, il découvrit au sud-est trois petites îles qu'il nomma les *Sébaldines (Sebaldine Islands)*; ce sont les îles *Falkland* des cartes anglaises.

Pendant que les Hollandais et les Anglais menaçaient de détruire les établissements des Espagnols dans l'Inde et le Pérou, cette dernière nation, inspirée dans sa politique plutôt

par la soif de l'or que par la prudence, inclinait encore à étendre dans le sud la domination de ses colonies. On n'avait pas oublié que Mendana, en 1595, avait tenté un établissement à Santa-Cruz; aussi, en 1606, Pedro Fernandez de Quiros, qui avait accompagné Mendana en qualité de premier pilote, fut envoyé avec trois bons navires, et une de ces petites embarcations qu'on appelait alors une *zabra*, pour visiter de nouveau cette île et y faire de plus amples découvertes. Quiros s'engagea de grand cœur dans cette entreprise, et comme c'était un navigateur habile, son voyage agrandit le cercle des connaissances géographiques plus qu'aucun de ceux qu'avaient tentés les Espagnols depuis l'époque de Magellan. Il partit de Callao le 21 décembre 1605; plusieurs îles furent par lui découvertes dès le commencement du voyage, mais fixèrent peu son attention parce qu'il les jugeait inhabitées. Toutefois, au bout de six semaines, les équipages commençant à manquer de provisions fraîches, une de ces îles fut reconnue, et les feux nombreux que l'on y aperçut donnèrent la certitude qu'elle n'était point déserte. Elle était située par les 18° 10' de latitude sud et reçut de Quiros le nom de *Sagittaria*. On ne put point trouver d'ancrage auprès de la côte, et la violence de la houle empêchait qu'un débarquement se fît à l'aide des chaloupes. Les indigènes cependant, armés de lances et de bâtons, se tenaient en grand nombre sur les rochers. Un jeune Espagnol nommé Francisco Ponce, s'indignant de voir inutiles tous les moyens employés pour essayer de descendre à terre, se dépouilla de ses habits et se mit à nager vers eux. Les naturels, remplis d'admiration pour sa confiance et son courage, s'élancèrent à son secours et l'étreignirent dans leurs bras d'une manière toute amicale, lui baisant le front à plusieurs reprises. Quiros ne demeura pas long-temps parmi eux; mais ils l'informèrent qu'il trouverait une grande terre sur sa route. La Sagittaria de Quiros, suivant l'opinion générale, n'était autre que l'île d'Otahiti; la principale objection que l'on puisse élever contre leur identité résulte de la difficulté qu'éprouva le navigateur espagnol à y trouver un bon ancrage (1).

(1) Fleurieu, Découvertes des Français, pag. 35. — Burney, vol. II, pag. 281.

Les Espagnols arrivèrent, bientôt après avoir quitté cette île, à celle qu'ils désignent sous le nom de l'île de la Beauté *(Isla de la gente Hermosa)*, à cause de la remarquable beauté de ses habitants. Le courage et l'audace de ces sauvages est d'ailleurs en rapport avec leur vigueur physique. Montés sur leurs canots, les hommes approchaient des navires espagnols, et, brandissant leurs javelines, semblaient défier les Européens au combat. Ils attachèrent une corde au plus petit des vaisseaux, et tentèrent, en nageant, de l'attirer à terre, sans se laisser effrayer, ni par le bruit des armes à feu, ni par leurs redoutables effets. Les femmes étaient belles, d'une gracieuse tournure et plus attrayantes, au dire de nos marins, que les plus charmantes Espagnoles. Bien que Quiros ait toujours montré quelque partialité pour les indigènes de la mer du Sud en général, et pour cette belle race en particulier, il était excessivement dur et mal habile dans ses rapports avec eux : c'est ce qui lui donna l'occasion de baptiser cette île du nom sinistre de *Matanza* (île du Massacre). Il arriva bientôt après à l'île de Taumaco, par le 10° de latitude sud ; les habitants, qui n'avaient jamais vu d'autres Européens, n'étaient nullement familiarisés avec l'effet des armes à feu. Ils avaient quelques rapports avec Santa-Cruz, et n'ignoraient point les circonstances du passage de Mendana dans cette île. A Taumaco comme ailleurs, les Espagnols abusèrent de l'hospitalité et s'attirèrent la haine des naturels. Quiros, néanmoins, obtint d'eux quelques renseignements importants. Tumay, le chef ou roi de cette île, lui en nomma plus de soixante autres dont il indiquait en même temps l'importance et la situation géographique ; il lui parla aussi d'un grand pays qu'il appelait Manicolo ; pour en indiquer les dimensions, il ouvrait ses bras sans les réunir jamais, voulant montrer que ce pays n'avait pas de bornes. Ses dires à ce sujet ranimèrent l'ardeur de Quiros ; et comme il ne jugeait plus possible de maintenir des relations amicales avec les naturels, traités par lui sans aucune espèce d'égards ou d'humanité, au lieu de prolonger son séjour à Taumaco il se hâta de marcher vers le sud à la découverte « du grand pays. »

Enfin, le 1er mai, il approcha de ses rives, et deux jours

après il jetait l'ancre dans le port de la *Vera-Cruz*, dont le spacieux bassin, qui pouvait contenir mille voiles, recevait dans son sein deux superbes rivières, l'une desquelles, suivant Quiros, était aussi large que le Guadalquivir à Séville. Supposant que la terre où il venait de mettre le pied faisait partie du continent méridional si long-temps recherché, il la nomma l'*Australia del Espiritu-Santo*. Cette région imaginaire avait été long-temps revêtue des plus brillantes couleurs que l'imagination puisse fournir, et, en conséquence, « tous les équipages — nous nous servons des expressions mêmes de Torquemada — étaient d'une joie délirante à la pensée qu'ils avaient atteint l'objet de leurs désirs et qu'ils tenaient entre leurs mains le plus riche comme le plus puissant pays dont l'Espagne se fût jamais emparée (1). » Mais les violences des nouveaux conquérants, en excitant contre eux la haine obstinée des indigènes, contraria bientôt leur plan d'invasion. Quiros cependant prit possession du pays au nom de Philippe III, et remplit toutes les formalités qui accompagnent d'ordinaire la fondation d'une ville, comme d'en nommer les alcades, les corrégidors et les autres magistrats; il désigna celle-ci sous le nom de Nouvelle-Jérusalem.

Tandis que Quiros perdait son temps dans le port de la Vera-Cruz, espérant encore ramener à lui les habitants de l'île qu'il s'était aliénés à jamais, un orage violent poussa son navire hors du port, le séparant ainsi du reste de sa flotte. Il revint immédiatement à Mexico, d'où il regagna l'Espagne afin d'obtenir la permission « d'ajouter l'Australia del Espiritu-Santo aux autres possessions de la monarchie espagnole. » Il poursuivit cette demande avec tant d'activité, qu'il présenta, dit-on, au roi plus de cinquante mémoires à ce sujet Il décrivait la terre nouvellement découverte comme un véritable paradis, et nécessairement comme abondante en métaux précieux. Son zèle et son activité devaient inévitablement arriver à leurs fins, et il fut envoyé au vice-roi du Pérou, à qui on prescrivit de lui fournir des navires pour une seconde expédition ; mais il mourut en route avant d'arriver à Lima. On croit généralement que son Australie n'est autre que les

(1) Monarquia Indica, lib. v, cap. LXVIII.

Grandes Cyclades de Bougainville, et les Nouvelles Hébrides (*New Hebrides*) de Cook.

Après la séparation de Quiros et de sa flotte, Luis Vaz de Torres, commandant en second, continua son voyage au sud-ouest. Il vit assez de l'Australie pour être persuadé que ce n'était pas un continent, et il était dans l'intention d'en faire le tour si la saison le lui eût permis. Lorsqu'il eut atteint le 21° de latitude sans trouver terre, il remonta vers le nord, atteignit l'extrémité orientale de la Nouvelle-Guinée, et suivit la côte méridionale de cette grande île jusqu'à ce qu'il parvînt aux Moluques. Le premier il explora cette mer, et découvrit que c'était un archipel couvert d'îles sans nombre. Il est également remarquable que par le 11° de latitude sud il aperçut dans cette direction une terre, faisant sans doute partie de la grande Australie, que l'on appelle maintenant, mais à tort, la Nouvelle-Hollande. Torres descendit à terre à diverses reprises sur les côtes de la Nouvelle-Guinée, et prit formellement possession de ce pays au nom du roi d'Espagne.

Pendant que le Portugal disputait obstinément à la Hollande la possession des Moluques et le commerce du Japon, la compagnie hollandaise des Indes orientales résolut de faire un vigoureux effort pour arriver aux Moluques par le détroit de Magellan. Six grands vaisseaux furent équipés dans ce but, et partirent du Texel au mois d'août 1614, sous le commandement de Georges Spilbergen. La route qu'il devait suivre demeura secrète jusqu'à ce qu'il eût traversé une grande partie de l'Atlantique; ses équipages demandant alors à grands cris qu'on leur fît connaître leur destination, il déclara « que ses ordres se bornaient à traverser le détroit de Magellan, et qu'il les exécuterait avec d'autant plus de ponctualité qu'en effet nul autre passage ne lui était connu. » Trente-quatre jours lui suffirent pour franchir le détroit. Le témoignage de Spilbergen vient confirmer l'existence d'une race géante parmi les Patagons. Il fut tout d'abord disposé à révoquer en doute sur ce point la véracité des voyageurs qui l'avaient précédé. En effet, les sauvages qu'il rencontrait étaient plutôt au-dessous qu'au niveau de la taille ordinaire; mais un jour un homme de taille gigantesque apparut sur une

colline d'où il venait examiner la flotte : il approcha ensuite du rivage dans le même objet, et fut alors distinctement vu par tous les équipages. L'opinion unanime fut que sa stature excédait celle que Magellan avait assignée aux Patagons. La flotte entra au mois de mai dans la mer du Sud, non sans avoir à essuyer une de ces tempêtes violentes qui semblent en garder l'accès. Le reste du voyage fut un triomphe incessant. A la vérité, les Hollandais ne firent aucune découverte géographique ; mais Spilbergen réussit dans le véritable objet de son expédition. Il défit complètement la flotte espagnole sur la côte du Pérou. Son assistance facilita la soumission des Moluques ; il contribua, en un mot, d'une manière efficace à établir la domination hollandaise dans les Indes orientales. Au mois de juillet 1617, il arriva sain et sauf en Hollande, ayant mis deux ans et onze mois à faire le tour du monde. Sa gloire était rehaussée par le contraste de son voyage avec ceux de Van Noort et de Mahu, car il ramenait sa flotte telle qu'il l'avait reçue au départ, tandis que des neuf vaisseaux qui avaient été confiés à ses prédécesseurs, un seul avait revu la patrie.

Dans l'année qui suivit le départ de Spilbergen, deux vaisseaux, équipés par des aventuriers isolés, partirent aussi du Texel pour un voyage de découvertes ; cette expédition, qui, pour ceux dont elle était l'œuvre, eut les résultats les plus déplorables, est néanmoins regardée comme beaucoup plus importante que celle de Spilbergen dans l'histoire de la géographie. Voici quelles furent les circonstances de son origine. En vertu de son privilége, la compagnie hollandaise des Indes orientales prétendait à un droit exclusif sur le commerce qui se faisait avec l'Inde par le cap de Bonne-Espérance et le détroit de Magellan ; mais les négociants qui se sentaient gênés par ce monopole espéraient l'annuler au moyen d'une interprétation stricte de la clause même qui le constituait. Les États-Généraux, dans le but d'encourager la navigation, et surtout peut-être afin de trouver le célèbre passage du nord-ouest, avaient décrété que ceux de leurs concitoyens par qui serait découverte une nouvelle route vers l'Inde, auraient, comme récompense, le bénéfice des quatre premiers voyages entrepris par les voies nouvellement ouvertes. On en con-

cluait naturellement que, si l'on parvenait à tourner l'Amérique du sud sans traverser le détroit de Magellan, les priviléges oppressifs de la compagnie des Indes orientales seraient complètement éludés.

Un riche négociant d'Amsterdam, nommé Isaac le Maire, très-savant en géographie, était disposé à croire à l'existence d'un pareil passage; et, en consultant William Cornelison Schouten, de Horn, homme d'une haute expérience nautique, il fut confirmé par lui dans son opinion. Le résultat de leur délibération fut qu'une telle route devait nécessairement se trouver; que les contrées méridionales auxquelles elle conduirait abondaient en richesses; et, finalement, que la compagnie des Indes orientales n'aurait point à intervenir dans un commerce entrepris avec l'Inde par un chemin distinct de ceux qui étaient dénommés en la charte constitutive de ses priviléges. En conséquence, il fut résolu qu'on ferait partir une expédition de découvertes. Isaac le Maire avança la plus grande partie de l'argent; la direction absolue du voyage fut donnée à Schouten, et Jacob le Maire, fils aîné d'Isaac, devait l'accompagner comme subrécargue. Ils suivirent avec tant d'ardeur l'exécution de leur plan, que leurs préparatifs furent bientôt terminés. Le plus profond mystère enveloppait l'objet de leur entreprise. Cependant leur intention d'explorer la mer du Sud était généralement connue, et les termes mêmes dans lesquels nous avons vu plus haut Spilbergen expliquer les instructions qui lui avaient été données, peuvent nous convaincre que les théories concernant l'existence d'un passage au sud du détroit de Magellan étaient depuis quelque temps agitées. Sir Francis Drake, bien qu'il ne prît guère de peine pour constater ses découvertes géographiques, était bien certain d'avoir presque fait le tour du continent détaché qu'on appelait la Terre de Feu, et d'avoir vu l'extrémité sud de l'Amérique. Il avait fait partager cette conviction à sir Richard Hawkins, marin expérimenté et fort versé dans la connaissance de ces mers. Ce gentilhomme avait écrit « qu'avec un bon vent, un homme pouvait garder la pleine mer et tourner le détroit au sud, ce qui était le plus court chemin. » Il n'est donc pas surprenant qu'à une époque où les Hollandais empruntaient tant de secours à la marine

anglaise, les traditions hydrographiques de Drake eussent passé en Hollande, et atteint les oreilles de ceux qui avaient intérêt à les vérifier.

Les deux vaisseaux l'Unité et le Horn partirent du Texel au mois de juin 1615. Après s'être pourvus d'un canonnier et d'un charpentier anglais, Shouten se précipita hardiment à travers l'Atlantique, résolu à éviter ces délais d'un voyage au début, si funestes à la plupart des expéditions précédentes. Leur destination était encore un secret; mais, en traversant la ligne, les équipages apprirent qu'on les menait à la terre australe (*l'Australia del Espiritu-Santo*, découverte par Quiros) : les matelots, qui n'avaient jamais entendu parler de ce pays, en gravèrent le nom dans leur mémoire afin de ne pas l'oublier. Au milieu de décembre, ils arrivèrent au port Désir (*Port Desire*), à l'entrée orientale du détroit; là, tandis qu'on faisait quelques réparations au Horn, le plus petit des deux vaisseaux, ce navire fut incendié. Avançant au sud de ce port, les Hollandais découvrirent *Staten Land*; et, après avoir traversé le détroit qui les séparait de la Terre de Feu, ils trouvèrent une grande mer dans laquelle les baleines et d'autres poissons monstrueux se trouvaient en si grand nombre qu'ils embarrassaient le passage. Des mouettes, plus grandes que des cygnes et d'une brasse d'envergure, volaient en criant autour du vaisseau. Le vent était contraire; nos marins furent obligés de louvoyer considérablement, mais enfin ils virent l'extrémité sud de la Terre de Feu, et Schouten, par souvenir de la terre natale, lui donna le nom de cap Horn : le détroit qu'il venait de franchir reçut celui de Le Maire, qui avait le premier eu l'idée de ce voyage. Le 3 février, bien qu'ils eussent à lutter contre des vents contraires, ils atteignirent les 59° 25' de latitude, et ne virent point de terre devant eux; le 12, ayant viré de bord, ils se trouvèrent à l'ouest du détroit de Magellan. La joie que leur inspira cette découverte est de celles qu'aucune autre ne surpasse; toutefois, ils étaient si épuisés par les fatigues de leur voyage qu'ils se dirigèrent immédiatement vers l'île de Juan Fernandez afin d'y prendre quelques journées de repos. Ils la trouvèrent, mais ne connaissant point ses côtes, ils ne purent en approcher à cause du ressac, et furent obligés de

continuer leur route. Ils reconnurent plusieurs petites îles qui semblaient tout récemment sorties des flots. La plupart dépassaient à peine le niveau de la mer, semées à l'intérieur de profondes lagunes, et entourées d'une sorte de canal vaseux. Quelques-unes paraissaient dans un état de formation plus avancée, et l'on y voyait poindre quelques arbres ; dans l'une d'elles, qu'on appela pour cela l'île aux Mouches (*Fly island*), ces insectes étaient si nombreux qu'ils furent pour nos Hollandais une sorte de fléau; les matelots en étaient couverts comme d'un vêtement, et quelques jours s'écoulèrent avant que le navire fût débarrassé de ces hôtes importuns. Enfin, Schouten parvint à Java, où son navire fut confisqué par la compagnie des Indes orientales, et, au lieu de recevoir les honneurs dus à son talent et à son courage, il fut traité comme un trafiquant interlope surpris en flagrant délit. Il est à remarquer que Schouten ne poursuivit point, comme il l'avait projeté, l'examen des régions méridionales du grand Océan ; la perte du Horn, et les accidents qu'il avait subis en traversant le détroit de Le Maire, le détournèrent de cette idée, et le forcèrent à chercher une navigation plus facile le long des côtes, où, comme on le sait, il n'y avait aucune découverte à faire. Mais ce voyage démontra pour la première fois que le détroit de Magellan n'était point la porte orientale de la mer Pacifique ; et ce n'est pas le moindre mérite de cette découverte qu'elle n'ait pas été due entièrement au hasard.

Les Espagnols apprirent ainsi combien leur présomption était folle lorsque, trente-quatre ans auparavant, ils avaient prétendu interdire aux autres nations l'entrée de la mer du Sud en fortifiant le détroit de Magellan. A la nouvelle du voyage de Schouten et des résultats qu'il avait eus, ils envoyèrent en 1618 Bartolomeo et Gonzalo Nodal pour explorer en détail les côtes méridionales que les Hollandais venaient justement de découvrir ; et il est digne de remarque qu'ils se servirent dans ce voyage de pilotes hollandais, s'avouant ainsi vaincus dans la science des mers par le peuple même dont ils avaient voulu étouffer l'esprit d'entreprises en détruisant sa liberté. Les Nodals remplirent leur tâche avec habileté ; ils firent le tour de la Terre de Feu, et complétèrent ainsi le relèvement des côtes de l'Amérique du sud.

CHAPITRE XVIII.

VOYAGES DANS LA MER PACIFIQUE ET DÉCOUVERTE DE L'AUSTRALIE.

Le détroit d'Anian. — Découvertes attribuées à Urdaneta.— Témoignages de Ladrillero et de Martin Chack. — Voyage fabuleux de Maldonado. — Expédition de Juan de Fuca.— Apologie de son voyage.— Voyage de de Fonte.— Il découvre l'Archipel de Saint-Lazare.—Il entre dans le lac Velasco.— S'avance jusqu'au lac Belle.— Descend une rivière. — Arrive à l'Atlantique. — Bernardo explore la mer de Tatary. — Viscayno.— Parcourt la Californie.— Aguilar arrive à la rivière de Quivira.— Secret gardé par les Espagnols.— Première découverte de la Nouvelle-Hollande.— Voyage de Hertoge. — Edels, de Nuytz et Carpenter.— La Nouvelle-Hollande connue de bonne heure aux Portugais.— Expédition d'Abel Tasman. — Il découvre la terre de Van Diemen. — Arrive à la Nouvelle-Zélande. — Est chassé par les naturels, — Découvre les îles des Amis. — Ile Amsterdam.— Rotterdam.— Il est bien reçu par les indigènes. — Bas-fonds dangereux. — Tasman revient par la Nouvelle-Guinée.

Pendant que la géographie de l'Amérique du sud s'éclaircissait ainsi par degrés, la partie nord de ce grand continent restait enveloppée dans un nuage de fables et d'incertitudes. Lorsque Cortereál revint de la côte du Labrador, où, selon toute probabilité, il avait pénétré dans le golfe de Saint-Laurent, il rapporta qu'il avait découvert le détroit d'Anian, par lequel, à cette époque et long-temps ensuite, on crut pouvoir pénétrer dans l'Océan Pacifique. L'origine de cette dénomination est incertaine; mais la prétendue existence du détroit d'Anian donna naissance à plus d'une fiction et jeta une couleur fabuleuse même sur les voyages réellement accomplis. Ainsi voit-on souvent l'homme croire plutôt à l'activité de son imagination qu'à la possibilité d'en devenir le jouet ; personne ne révoquait en doute l'existence fabuleuse d'un passage que personne n'avait reconnu, et des récits véridiques encore bien qu'extraordinaires étaient généralement méprisés comme entachés de mensonge.

Le célèbre voyageur Andres de Urdaneta, qui avait accompagné Legaspi dans son expédition aux Philippines, et qui était retourné dans la Nouvelle-Espagne par le nord de la mer Pacifique, venait, disait-on, de découvrir un détroit septentrional, qui menait du grand Océan dans l'Atlantique. La

haute réputation d'Urdaneta comme navigateur et cosmographe, réputation qui le présentait comme un homme particulièrement capable de résoudre un problème intéressant pour la géographie, devait concurremment avec quelques études trouvées dans ses papiers, à sa mort, avoir donné naissance à ce bruit. En 1574, un pilote de la Nouvelle-Espagne, nommé Juan Fernandez de Ladrillero, déclara publiquement qu'il avait découvert à environ huit cents lieues au nord de Compostelle, dans la Nouvelle-Espagne, un canal de communication, qui se déchargeait dans la mer où les Anglais allaient faire la pêche. Une autre déposition non moins formelle sur le même fait fut articulée en 1579, par Martin Chack, marin portugais, qui affirmait avoir trouvé un passage pour revenir des Indes orientales par le golfe de Terre-Neuve; il le plaçait vers les 59° de latitude nord. La découverte que prétendit avoir faite Lorenzo Ferrere Maldonado, qui, en voyageant de Lisbonne à la côte du Labrador, dans l'année 1598, avait trouvé, disait-il, un détroit par lequel la navigation d'Espagne en Chine pouvait s'accomplir en trois mois, était, il n'en faut pas douter, tout aussi apocryphe que les précédentes. Parmi les voyages qui passèrent longtemps pour mensongers, et dont le crédit n'est pas encore aujourd'hui parfaitement établi, l'un des premiers, soit par ordre chronologique, soit par son degré d'importance, est l'expédition de Juan de Fuca. Ce pilote, dont le vrai nom était Apostolos Valerianos, naquit dans l'île de Céphalonie et fut employé au service d'Espagne pendant plus de quarante années. Se trouvant, de retour de ses voyages, à Lemnos, dans le cours de l'année 1596, il donna un récit détaillé de sa dernière campagne à M. Michael Lock, gentilhomme anglais, aussi probe qu'instruit, par lequel les diverses particularités en furent communiquées à Purchas. Fuca, suivant cette relation, avait été envoyé, en 1592, par le vice-roi du Mexique, avec une petite caravelle et une pinasse, dans le but de découvrir une communication entre l'Océan Pacifique et la mer Atlantique par le nord du continent américain. Parti d'Acapulco, il s'aperçut, entre le 47° et le 48°, que la terre fléchissait au nord-est et offrait une large ouverture qui pouvait bien être un détroit; il y pénétra, et pendant vingt

jours avança dans cette espèce de golfe. La terre, en quelques endroits, s'étendait vers le nord-est, en d'autres vers le nord-ouest ; à mesure qu'on y entrait plus avant, le passage s'élargissait et renfermait plusieurs îles. Fuca descendit fréquemment à terre, et y vit un grand nombre d'habitants vêtus de peaux de bêtes ; le pays lui sembla fertile et abondait en or, argent et perles. Notre pilote continua sa course, jusqu'à ce qu'il eût atteint l'Océan Atlantique. Il avait trouvé, dans toute sa longueur, le détroit assez large pour la navigation ; et l'embouchure par laquelle il y avait pénétré lui semblait approximativement avoir trente ou quarante lieues de largeur. Il résolut alors de revenir par le même passage, car il regardait comme accomplie la mission qu'il avait reçue de découvrir une communication entre les deux mers par le milieu du continent américain. D'ailleurs, il n'osait pousser plus loin ses découvertes, faute d'avoir des forces suffisantes pour résister aux sauvages, s'ils avaient jugé à propos de l'attaquer. En conséquence, il revint à Acapulco, où il sollicita vainement, durant deux années, la récompense à laquelle il pensait avoir droit pour une découverte qui ouvrait à l'Espagne une source nouvelle de richesse et de prospérité.

Le voyage de Fuca fut long-temps regardé comme une fiction ; les découvertes des Anglais dans la baie d'Hudson ayant clairement démontré qu'il n'existait pas avec l'Océan occidental une communication pareille à celle qu'il décrivait. Mais sa relation devrait être interprétée avec toute l'indulgence que méritent les écrits d'une époque aussi reculée. Les recherches modernes ont prouvé qu'auprès de la latitude signalée par lui il existe un bras de mer qui conduit, non pas à la vérité dans l'Atlantique, mais dans un large bassin, espèce de mer intérieure qui sépare un grand archipel des hautes terres du continent. Il est probable que Fuca, s'étant avancé à cent cinquante ou cent soixante lieues dans ce bassin, resta convaincu de la possibilité d'arriver par là dans l'Océan Atlantique, et que, pénétré de cette idée, il précipita son retour justement à la même époque où, par suite d'une semblable méprise, Cortereal annonçait la découverte du détroit d'Anian, tandis que Cornelisson, le voyageur hollandais, revenait des mers du nord, bien convaincu qu'il avait

trouvé un passage vers la Tartarie et la Chine. Mais Fuca, convertissant une simple hypothèse en un fait positif, s'est exposé à ce que ses récits fussent complètement méprisés.

Vers le commencement du siècle actuel, on répandit en Europe le récit d'une expédition accomplie en 1640 par un amiral, Bartolomeo de Fuente ou Fonte; il parut pour la première fois à Londres en 1708, dans un ouvrage périodique intitulé *Mémoires pour les curieux* (*Memoirs for the curious*). L'attention des géographes anglais, allemands et français fut éveillée et long-temps fixée par cette relation aujourd'hui regardée, à bon droit, comme un roman. Cependant les noms de Delisle, Buache et Fleurieu, qui voulurent bien en devenir les apologistes et les défenseurs, lui donnent droit à un bref examen.

Ce récit porte que le roi d'Espagne, alarmé des progrès faits par Hudson, James et d'autres navigateurs dans le nord-ouest, résolut de mettre obstacle à ce qu'ils atteignissent de ce côté l'Océan Pacifique; dans ce but, de Fonte reçut l'ordre de mettre à la voile avec quatre navires armés. Il partit de Callao le 3 avril 1640. Au port de Sainte-Hélène, à deux cents lieues au nord de la baie de Guayaquil, ils prirent une grande quantité de bitume, ou goudron minéral, que l'on regardait alors comme un remède excellent contre le scorbut. Le capitaine du vaisseau que montait de Fonte informa son amiral qu'à deux cents lieues au nord du cap Saint-Lucas, la marée, venant du nord, rencontrait celle du sud, et que par conséquent la Californie était indubitablement une île. D'après ce renseignement, Don Diégo Penelosa, jeune gentilhomme très-versé dans la cosmographie, entreprit de s'assurer si la Californie était une île ou une presqu'île; et à cet effet il se sépara de la flotte, avec son vaisseau et quatre petites barques. De Fonte, continuant son voyage au nord, fit environ deux cent soixante lieues dans les canaux sinueux qui entouraient un groupe d'îles nommées par lui l'archipel de Saint-Lazare; les barques formant toujours l'avant-garde et se livrant à de continuels sondages, afin d'éviter les rescifs et les bas-fonds. Pedro de Bernardo, qui fut envoyé par l'amiral pour explorer une grande rivière venant du nord, la remonta jusqu'à un grand lac

rempli d'îles qu'habitait un peuple hospitalier. Il l'appela le lac *Velasco*. Sur ce lac il fit d'abord cent quarante lieues à l'ouest, puis quatre cent trente-six à l'est-nord-est, jusqu'à ce qu'il arriva par le 77° de latitude. Après avoir envoyé le capitaine Bernardo, comme il vient d'être dit, à la découverte de la partie nord-est de la mer tartare, de Fonte remonta en personne une grande rivière navigable qu'il nomma *Rio Los Reyes*, et qui coulait à peu près au nord-est. L'amiral reçut une lettre de Bernardo, datée du 17 juin 1640, dans laquelle celui-ci l'informait qu'il avait laissé son navire dans le lac Velasco, entre l'île *Bernardo* et la péninsule *Conihasset;* qu'ensuite, partant du lac, il avait remonté la rivière d'environ quatre-vingts lieues, franchi heureusement trois chutes, et pénétré dans la mer tartare par le 61° de latitude. Il avait trouvé la terre s'inclinant au nord-est; le pays abondait en venaison, et la mer, comme les rivières, étaient remplies de poissons excellents. Dans le même temps, de Fonte lui-même était arrivé dans une ville indienne appelée *Conosset*, sur le bord méridional du lac *Belle*, lequel, bien qu'on y entrât par une rivière, était néanmoins, suivant cette narration, sujet au flux et au reflux des marées. Les mulets du lac Belle sont les plus beaux du monde.

Le 1er juillet 1640, il sortit de ce lac par une rivière qu'il nomma *Parmentier*, en l'honneur de son ami l'inspecteur de la flotte. Il franchit huit pentes formant ensemble une chute de trente-deux pieds, et arriva le 6 juillet dans un grand lac qu'il appela le lac *de Fonte;* de l'ouest-sud-ouest à l'est-nord-est ce lac avait cent soixante lieues de longueur et soixante de large, il abondait en merluches et en morues vertes; circonstance fort équivoque, ces deux poissons et surtout le dernier appartenant exclusivement aux mers ouvertes et profondes. Les bois environnants étaient remplis de daims mores, et la végétation, telle que la décrit de Fonte, convient à une latitude septentrionale. S'avançant ensuite vers l'est-nord-est, il traversa un autre lac qu'il nomma *Estrecho de Ronquillo*, long de trente-quatre lieues, large seulement de deux ou trois et d'une très-grande profondeur. Le pays devenait sensiblement plus stérile et le climat plus rigoureux; ainsi du reste que l'on pouvait s'y attendre sur le continent

de l'Amérique du nord, et en avançant vers le nord-est. Enfin, le 17 juillet, l'amiral de Fonte arriva dans une ville indienne et fut informé qu'à peu de distance se trouvait un grand navire, le premier que l'on eût vu dans ces parages : Ainsi qu'on l'apprit ensuite de son commandant, il arrivait de Boston, ville de la Nouvelle-Angleterre. Lorsque le capitaine Shapley eut assuré l'amiral espagnol que le propriétaire de son bâtiment était un noble personnage, major-général de la grande colonie de Massachusetts, il en reçut un gracieux accueil ; de Fonte lui dit qu'il avait à la vérité mission de faire prisonniers tous ceux qu'il rencontrerait cherchant un passage à l'ouest ou au nord-ouest, mais qu'il consentait à les envisager comme de simples marchands venus pour acheter des peaux et des fourrures aux naturels du pays. Cette entrevue s'étant ainsi terminée à l'amiable, de Fonte, revenant sur ses pas, remonta la rivière Parmentier jusqu'à quatre-vingt-six lieues de la première chute ; et cinq jours après il se trouvait à bord de son navire « devant la belle ville de Conosset. »

Presqu'immédiatement, un Indien lui apporta une lettre de Bernardo, par laquelle celui-ci lui mandait qu'il était de retour de son expédition au nord, et qu'il avait constaté le manque absolu de communication avec l'Océan occidental par le détroit de Davis ; en effet les indigènes avaient conduit un de ses matelots au fond de ce détroit, qui se terminait par un lac d'eau douce situé par le 80° de latitude nord et qui avait environ quatre-vingts milles de circonférence : au nord s'élevaient des montagnes d'une hauteur prodigieuse, et par surcroît une énorme barrière de glace défendait l'accès du rivage. Ici se terminent les découvertes de de Fonte et de ses officiers ; mais il est surprenant qu'après avoir descendu la rivière Parmentier à partir du lac Belle jusqu'à ce qu'il eût rencontré, au nord-est, un navire arrivant de la Nouvelle-Angleterre, il ait terminé sa relation en déclarant « qu'ainsi se trouvait prouvée l'impossibilité d'arriver à la mer du Sud par ce que l'on appelait le passage du nord-ouest. » Cette relation de de Fonte dans laquelle l'écrivain a essayé de mêler quelques vagues documents sur l'intérieur de l'Amérique du nord au récit d'un voyage réellement accompli,

mais dont les détails étaient mal connus, a généralement passé pour n'avoir aucun fondement réel. Nous ne croyons pas cependant nous tromper beaucoup en admettant qu'un amiral espagnol découvrit réellement, en 1640, un vaste archipel situé par le 53° de latitude, et dans cet archipel un large bras de mer ou rivière navigable qu'il explora sans résultat; d'où il conclut qu'il n'y avait point de passage au nord-ouest; à ce compte, l'éditeur anglais aurait placé entre l'itinéraire du navigateur espagnol et les déductions qu'il en avait tirées cette monstrueuse série de découvertes que nous venons de rapporter; les navigations sur le lac Velasco et le lac Belle; les chutes de fleuve franchies par des bâtiments de guerre; le voyage de Bernardo jusqu'au 77° de latitude nord; la visite de son matelot à l'extrémité du détroit de Davis; une expédition de douze cents lieues accomplie en deux mois; enfin une foule d'autres absurdités sous lesquelles demeure étouffé le faible germe de vérité qui peut se trouver au fond de tout cela.

Sir Francis Drake, qui avait ouvert une seconde fois le détroit de Magellan à la navigation européenne, appela aussi l'attention des Espagnols vers la côte nord-ouest de l'Amérique, et les contraignit à recommencer les recherches depuis long-temps oubliées, afin de protéger les galions espagnols frétés de Manille à Acapulco contre les croiseurs anglais et hollandais. On résolut d'explorer la côte extérieure de la Californie, et d'y chercher quelque hâvre bien abrité, susceptible de recevoir des fortifications. Sébastien Viscayno fut chargé de ce soin, et il partit d'Acapulco, le 6 mai 1602, avec deux navires : une frégate et une barque pontée. En visitant successivement un grand nombre d'îles et de hâvres il eut continuellement à lutter contre les vents de nord-ouest qui règnent sur cette côte. Enfin il réussit à découvrir vers le 36° 40' de latitude un port auquel, par un souvenir respectueux pour le vice-roi, il donna le nom de *Puerto de Monterey*, et qui est devenu depuis le centre du principal établissement fondé par les Espagnols sur la côte nord-ouest de l'Amérique. Le port San-Diego, par le 32° 40', n'échappa point à l'attention de Viscayno; mais il jugea que Monterey valait mieux, à cause de sa facilité d'accès, et aussi

comme plus voisin de la parallèle que suivent les navires en revenant des îles Philippines. Les modernes navigateurs cependant n'ont pas jugé ce port aussi favorablement que Viscayno. Ils le représentent comme une baie spacieuse et ouverte dans laquelle un très-petit nombre de vaisseaux peut trouver un bon ancrage et un abri sûr. Viscayno s'avança ensuite jusqu'à la hauteur du cap Mendocino, qu'il aperçut vers le 41° 30'; mais les maladies qui se propageaient à bord de ses vaisseaux l'obligèrent à laisser là ses recherches et à précipiter son retour vers Acapulco. Il insistait chaudement auprès de la cour d'Espagne pour qu'il lui fût permis de tenter de nouvelles découvertes dans le nord-ouest, et de fonder une colonie au port de Monterey ; mais le gouvernement, fidèle à son système de mollesse et d'ingratitude, se montra sourd aux généreuses importunités de ce hardi navigateur, et Viscayno mourut avant que sa demande lui fût accordée. On dit qu'un des capitaines qui l'avaient suivi dans cette expédition, nommé Martin de Aguilar, se trouvant séparé de l'escadre par la violence des vents, parvint à doubler le cap de Mendocino, que jusqu'alors on avait seulement vu à distance. A trente lieues plus loin, au nord, il découvrit un second cap ou promontoire qu'il appela le Cap Blanc *(Cape Blanco)*. Au-delà la côte s'inclinait à l'est, et il y découvrit un vaste bras de mer parfaitement navigable, qu'il supposa être l'embouchure d'une grande rivière conduisant à la célèbre cité de Quivira. La rapidité du courant l'empêcha d'y pénétrer, et cette circonstance, jointe au souvenir des instructions données à Viscayno, lesquelles n'avaient pour objet que la découverte maintenant accomplie d'un hâvre considérable, lui fit juger prudent de ne pas donner suite à son entreprise et de revenir sans délai vers Acapulco.

Nous avons eu déjà l'occasion de le faire observer, les recherches les plus récentes n'ont pas fait retrouver le moindre vestige de la ville de Quivira, et si Aguilar s'était donné comme l'ayant vu, on aurait droit de suspecter la vérité de son rapport; mais il faut attribuer les fictions dont il est semé aux opinions qui, à cette époque, avaient cours. Du reste, le mystère dont la nation espagnole avait soin d'envelopper

ses découvertes enleva tout crédit aux navigateurs de cette nation. Le mystère engendre naturellement la méfiance; et les hommes sont très-disposés à contester l'authenticité d'une découverte lorsqu'elle n'est pas environnée de tous les éclaircissements possibles. Les voyages de Quiros, de Torres et des autres furent regardés en général comme de pures fictions ; quant à celui de Viscayno il obtint si peu d'attention ou de confiance, qu'on doutait encore à la fin du dix-septième siècle si la Californie était une île ou une presqu'île.

En revanche, les Hollandais, qui ne paraissaient pas disposés à cacher au monde les résultats d'entreprises propres à illustrer leur nation, brillèrent d'un vif éclat parmi les explorateurs maritimes durant la première moitié du dix-septième siècle. Dans la même année (1606) où Torres naviguait au sud de la Nouvelle-Guinée et signalait également au sud une terre qui, sans aucun doute, faisait partie des côtes de l'Australie, un navire hollandais arrivait à la même découverte. Un yacht appelé le Duyfhen découvrit à cette époque les côtes méridionales et occidentales de la Nouvelle-Guinée sur une longueur d'à peu près mille milles, du 5° au 15° 3/4 de latitude. Cette vaste région était presque généralement déserte; mais en quelques endroits ils la trouvèrent habitée par des peuplades noires, sauvages et cruelles, qui tuèrent quelques-uns des marins et empêchèrent les Hollandais d'examiner le pays. Le défaut de provisions les contraignit à retourner en Hollande, et ils donnèrent à la pointe de terre la plus éloignée qu'ils eussent aperçue le nom de cap *Keer Weer* ou du Retour. Comme Torres supposait que la terre gisant au sud de sa route faisait partie du grand archipel à travers duquel il naviguait, il n'attacha pas une grande importance à sa découverte; et les résultats de son voyage étant restés assez mal connus, il ne se présenta point d'occasion pour rectifier l'erreur dans laquelle il était tombé. De leur côté, les Hollandais s'imaginèrent que la terre côtoyée par eux était la partie méridionale de la Nouvelle-Guinée, et cette méprise priva leur découverte de son plus grand intérêt. En conséquence, l'honneur d'avoir le premier reconnu la Nouvelle-Hollande est resté généralement attribué à Théodoric

Hertoge qui, en passant de Hollande aux Indes orientales, sur un petit vaisseau appelé la Concorde *(Eendracht)*, rencontra la côte occidentale de ce grand continent près du 25° de latitude sud. Il donna à la portion qu'il aperçut le nom de terre d'Eendracht, qui se trouve encore sur les cartes modernes avec ceux du Cap et de la Route de Dirk Hertoge (*Dirk Hertoge's Cape and Road*). Cette découverte fut ardemment suivie par les Hollandais des Indes orientales. En 1618, Zeachen reconnut les côtes nord de l'Australie, dans ces portions que l'on nomme les terres d'*Arnhem* et de *Diemen*. Jan Edels parcourut la côte occidentale en 1619 et légua son nom à ses découvertes. En 1622 on aperçut la partie de côte qu'on appelle les côtes de Leuwin (*Leuwin's Coast*). De Nuytz examina en 1627 la côte sud, qui prit son nom, et l'année suvante de Witt continua ses recherches. A la même époque un commandant hollandais, nommé Carpenter, reconnut une côte à laquelle fut donné le nom de *Carpentaria*. C'est ainsi qu'en très-peu de temps les Hollandais se trouvèrent avoir fait un examen général de toutes les côtes à l'ouest et au nord de cette vaste région, laissant leurs noms à ces différentes provinces comme un témoignage de leurs efforts et du succès qui les avait couronnés.

Mais le mérite par lequel les navigateurs hollandais des Indes orientales éclipsèrent le plus vite les Portugais qui les avaient précédés fut bien plutôt les lumières qu'ils répandirent que l'audace elle-même de leurs entreprises. Il y a de fortes raisons de soupçonner que les Portugais avaient quelques notions touchant l'Australie près d'un siècle avant qu'elle ne fût visitée par les Hollandais. On conserve dans la bibliothèque du Musée Britannique deux cartes qui contribuent puissamment à fortifier cette opinion. Dans l'une d'elles, écrite en français, et que l'on suppose avoir été dessinée vers l'année 1550, on a placé au sud de l'Asie une grande île dont la position correspond exactement avec celle de l'Australie. Un étroit passage la sépare de Java. Timor est placé au nord est. Cette espèce de continent est appelée le grand Java. Parmi les noms qui sont attribués à ces côtes se trouve celui de *côte des Herbages*, en anglais *Botany coast*, quelque peu au nord de la moderne Botany-Bay. Au

sud nous rencontrons d'autres noms à des distances considérables, comme, par exemple, la côte de *Gracal*, et un grand promontoire appelé le cap de *Fromose*. Encore plus loin vers le sud, on a marqué un *gouffre*, ce qui signifie peut-être une grande baie ou bras de mer. Le bord de la carte coupe cette grande île et laisse son étendue à déterminer. Les noms de Gracal et Fromose que nous venons de signaler semblent être portugais, et font naître la pensée que la carte a pu être traduite de ce langage. Ce soupçon est confirmé par l'*Hydrographie* de *John Rotz*, datée de 1542, et qui est aussi conservée dans le Musée Britannique. Ce manuscrit curieux est écrit en anglais; mais on conjecture que l'auteur est un de ces Flamands qui passèrent en Angleterre avec Anne de Clèves. L'Australie qui est appelée la terre de Java est tracée presque entièrement comme elle l'était au dix-septième siècle, avant le voyage d'Abel Tasman. En comparant cette carte avec la précédente, on arrive à conjecturer que les cartes de Rotz sont les documents originaux; car on y trouve beaucoup de noms portugais, qui dans les autres sont traduits en langue française. Dans les unes comme dans l'autre, Bornéo se trouve placée avec assez d'exactitude; ce qui réfute tout d'abord cette supposition qu'on pourrait confondre avec Bornéo la grande île nommée le grand Java par Marco Polo. Les mêmes indications sont renfermées dans d'autres cartes de la même époque. Quand on réfléchit que, suivant les Portugais, la Nouvelle-Guinée fut découverte par Ménézès en 1527, et, suivant les Espagnols, une année plus tard par Saavedra; quand on réfléchit à la négligence et à l'ignorance qui ont obscurci toutes les découvertes de ces deux nations, et qu'ensuite on en vient à considérer les indications données ci-dessus, on ne peut guère s'empêcher de conclure que les Espagnols et les Portugais visitèrent les côtes nord et même les côtes orientales de la Nouvelle-Hollande près d'un siècle avant que les Hollandais n'y descendissent.

Jusqu'alors aucune limite n'avait été assignée par les Hollandais au développement de la Terre Australe, vers l'est et vers le sud. Mais en 1642, le gouverneur et son conseil séant à Batavia équipèrent deux vaisseaux, afin de compléter les découvertes de la Terre du Midi, ainsi qu'on l'appelait encore

alors, principalement dans le but de constater exactement son étendue. Le commandement de cette expédition fut donné au capitaine Abel Janson Tasman, et les résultats devaient justifier le choix dont il fut l'objet : car peu de voyages depuis celui de Magellan contribuèrent autant que le sien aux progrès de la géographie. Tasman se rendit d'abord à l'île Maurice, et en la quittant le 8 octobre il dirigea sa course d'une manière assez indéterminée vers le sud-est. Le 27, on aperçut une grande quantité de lentilles sauvages, et l'on résolut de tenir constamment un homme à la hune du grand mât pour surveiller l'apparition de la terre ; celui qui la verrait le premier, ou même simplement les bas-fonds, devait recevoir comme récompense trois réaux et un pot d'arrack. Des herbes marines paraissaient en abondance à la surface de l'eau et réveillaient l'espoir des vigies, mais la terre ne fut aperçue que le 24 novembre. Ce jour-là, vers quatre heures de l'après-midi, on signala une plage élevée, garnie de montagnes, éloignée d'environ dix milles, et qui s'étendait du nord-est vers le sud. Il fut immédiatement résolu que l'on pourrait courir des bordées pendant cinq heures de la nuit, et que l'on s'approcherait ensuite de la côte. Tasman se trouvait alors par les 42° 30' de latitude et par les 163° 50' de longitude. Il observa aussi qu'auprès de la côte les variations de la boussole décroissaient subitement, et que l'aiguille marquait vrai nord. Pour rendre hommage au gouverneur général qui avait préparé l'expédition, il baptisa du nom d'Antony Van Diemen la terre qu'il venait de découvrir. Quelques gens de son équipage allèrent à terre, mais ne rencontrèrent pas d'habitants ; ils y virent néanmoins des arbres dans le tronc desquels des degrés avaient été pratiqués, comme si on avait voulu en faciliter l'ascension à des chercheurs de nids d'oiseaux. Le pays était, dans toutes les directions, parsemé d'arbres assez écartés l'un de l'autre pour ne pas gêner la vue. Du haut des navires on apercevait çà et là quelques naturels, et l'on vit s'élever de la fumée au-dessus des bois. Le 2 décembre, nos voyageurs parvinrent jusqu'à l'extrémité sud de cette espèce de continent, et remontèrent pendant quelque temps vers le nord ; mais le 5 ils naviguèrent à l'est et l'eurent bientôt perdu de vue.

Ainsi Tasman avait tourné le sud de l'Australie et rapportait la preuve que la Terre du Midi ne s'étendait pas vers le pôle autant qu'on l'avait supposé. Le 14, et par les 189° 5' de longitude, la terre fut de nouveau signalée à l'est. Les montagnes étaient cachées dans les nuages, et les navires approchèrent si bien la côte qu'ils pouvaient voir les flots se briser sur la plage. On n'apercevait ni hommes ni feux, et le pays présentait l'aspect de la plus désolante stérilité. Les navires longèrent vers le nord; et le 18 ils vinrent jeter l'ancre dans une baie parfaitement abritée; après le coucher du soleil, on vit des lumières sur le rivage et l'approche de quatre embarcations fut bientôt signalée. Les habitants de l'île appelaient les Hollandais d'une voix haute et rude, accompagnant leurs cris du bruit d'un instrument qui ressemblait à une trompette more. Les Hollandais leur répondirent par une musique analogue, et cette espèce de salut se renouvela à plusieurs reprises; mais les naturels se tenaient encore à une certaine distance du vaisseau, et, comme la nuit tombait, ils revinrent au rivage. Le lendemain matin leur visite se renouvela. « Ils nous appelèrent à plusieurs fois, dit Tasman, mais leur langage n'avait rien qui rappelât le vocabulaire des îles Salomon tel qu'il nous avait été donné par le gouverneur général et le conseil de Batavia. Ces gens, autant que nous en pouvions juger, étaient à peu près de la stature ordinaire chez nous, fortement charpentés, et doués d'une voix singulièrement rauque. Leur couleur tient le milieu entre le brun et le jaune : ils nouent au sommet de leur tête, à la mode des Japonais, leur chevelure noire, et fixent dans cette espèce de chignon une grande plume blanche. Leurs barques se composent de deux canots longs attachés ensemble, et sur lesquels sont fixées des planches qui servent de siége. Leurs rames ont plus d'une brasse de longueur, et sont aiguisées à leur extrémité. Leurs vêtements nous parurent être de natte ou de coton, mais la plupart d'entre eux marchaient la poitrine nue. »

Comme les indigènes paraissaient n'avoir que d'amicales intentions, les Hollandais se préparèrent à jeter l'ancre plus près du rivage, mais ils s'aperçurent bientôt de leur méprise. Sept canots arrivèrent rapidement vers eux et stationnèrent autour des vaisseaux; puis comme une barque, chargée

de matelots, transportait des ordres d'un navire à l'autre, les naturels dirigèrent leurs canots vers elle de façon à la heurter violemment et à la faire chavirer; enfin ils commencèrent à attaquer l'équipage à coups de massue et à coups de rame: trois des Hollandais furent tués, un d'eux fut blessé mortellement; les autres se sauvèrent à la nage. Les naturels revinrent alors à terre avec un de leurs cadavres; abandonnant les autres en mer ainsi que la chaloupe hollandaise. Toute espérance de bons rapports avec les habitants de l'île se trouvant ainsi détruite, les Hollandais levèrent l'ancre et se disposèrent à reprendre la mer. Lorsqu'ils furent sous voiles, vingt-deux canots, dont onze étaient remplis de monde s'avancèrent rapidement vers eux. Les Hollandais alors eurent recours à leur artillerie, et forcèrent leurs ennemis à battre précipitamment en retraite. La baie où tout ceci se passa fut appelée par Tasman la baie des meurtriers (*Moordenaares Bay*). Il fait observer au sujet de cette terre inhospitalière : « c'est la seconde découverte par nous; nous l'appelâmes *Staten Land* en l'honneur des États Généraux. Il est possible que nous puissions joindre l'autre Staten Land (celle de Schouten et Le Maire, au sud de la Terre de Feu), mais nous n'en sommes point certains : celle-ci est un très beau pays, et nous espérons qu'elle fait partie du continent méridional jusqu'à présent inconnu. » La Staten Land de Tasman a depuis reçu le nom de Nouvelle-Zélande.

Les vaisseaux hollandais continuèrent pendant plusieurs jours à longer la côte vers le nord, et le 5 janvier ils aperçurent une petite île dans laquelle ils voulurent descendre pour chercher de l'eau douce; mais la violence du ressac les empêcha de débarquer. Ils virent sur cette île plusieurs indigènes armés de bâtons et de massues, et ressemblant du reste aux autres habitants de la Nouvelle-Zélande par la rudesse de leur voix : ils paraissaient de très-haute taille, et faisaient en marchant d'énormes enjambées. Cette île reconnue le jour de l'Épiphanie fut appelée à cause de cette circonstance l'île des Trois-Rois (*Drie Koning Island*).

Ses voyageurs résolurent alors de naviguer à l'est jusqu'au 220° de longitude; puis on se dirigerait vers le nord. Staten Land ou la Nouvelle-Zélande eut bientôt disparu à

leurs yeux. Ils allèrent ainsi pendant douze jours sans rencontrer de terre; mais, après ce temps, une île couverte de rochers élevés, qui n'avait pas plus de trois milles de circonférence, fut signalée et appelée l'île de *Pylstaart*, à cause de la multitude des oiseaux du tropique, ainsi nommés par les Hollandais, qui paraissaient en avoir fait leur résidence. Deux jours après, par le 21° 20' de latitude sud et le 205° 29' de longitude est, Tasman découvrit deux îles séparées tout au plus par un mille et demi l'une de l'autre. Les Hollandais, ayant trouvé dans celle du nord une grande abondance de provisions, lui donnèrent le nom d'*Amsterdam*. C'était l'île principale du groupe que le capitaine Cook comprit sous le nom général d'îles des Amis (*Friendly Islands*) et que les naturels appellent *TongaTabu*. La plus au sud des deux îles (l'*Eooa* des indigènes) reçut des Hollandais le nom de *Middleburgh*. Bientôt après, trois des naturels arrivèrent dans un canot jusqu'au navire; ils étaient très-bruns et presqu'entièrement nus; leur stature paraissait plus élevée que celle des Européens. Les Hollandais leur jetèrent un morceau de toile blanche; elle tomba dans l'eau, et comme elle commençait à s'enfoncer, un des sauvages sauta de son canot et se mit à plonger après elle. Il resta long-temps sous l'eau, mais reparut enfin avec la toile, et à plusieurs reprises il la plaça sur sa tête comme pour manifester sa reconnaissance. On leur offrit alors deux grands clous, un collier de graines et une petite lorgnette chinoise, en échange desquels ils donnèrent aux Hollandais une ligne à pêcher et un de leurs harpons; ce dernier était fait d'écaille et avait la forme d'un petit anchois. Ils placèrent la lunette et le collier sur leur tête. Les Hollandais leur montrèrent alors une vieille noix de coco et une volaille, leur demandant des pourceaux et de l'eau douce, en aussi bons termes que leurs vocabulaires pouvaient leur en fournir. Mais les sauvages ne parurent pas comprendre. Du reste, les relations amicales qui venaient de commencer ainsi s'accrurent très-rapidement. Dans l'après-midi, on vit arriver le long du rivage un grand nombre de naturels agitant des espèces de pavillons blancs, et les Hollandais, présumant que c'était là un symbole de paix, hissèrent à leur tour un pavillon blanc à la poupe de

leurs navires ; à peine cette manœuvre était-elle finie que quatre hommes jeunes et beaux arrivèrent jusqu'aux vaisseaux et montèrent à bord de celui de Tasman. Ils apportaient une sorte d'étoffe faite en écorce d'arbre, et d'après ce présent, aussi bien qu'à l'extérieur de leurs canots, on jugea que c'étaient les messagers du chef qui régnait sur l'île. Les Hollandais remplirent un verre de vin et le burent pour montrer que cette boisson n'était point nuisible ; puis, le remplissant de nouveau, ils l'offrirent aux sauvages ; mais ceux-ci jetèrent le vin et emportèrent le verre avec eux. Des canots arrivèrent alors de toutes parts chargés de noix de cocotiers que les Hollandais purent acheter à très-bon marché. Un vieillard que l'on comprit être un chef vint aussi à bord, et, comme on lui montra une coupe d'eau, il expliqua par signes que l'on pourrait se procurer de l'eau douce en descendant à terre. Au coucher du soleil plus de vingt canots vinrent stationner en bon ordre autour du navire. Les naturels qui s'y trouvaient firent entendre à plusieurs reprises le cri de *Woo! woo!* sur quoi tous ceux qui étaient restés à bord s'assirent ; et l'un des canots, arrivant au plus près du bâtiment hollandais, apporta de la part du roi un très-beau pourceau, un certain nombre de noix de cocotiers et des ignames. Le messager qui était chargé de cette mission reçut en retour une assiette de métal et un paquet de fil de laiton. Les Hollandais étaient charmés de voir que ce trafic avantageux florissait à vue d'œil. Le jour suivant, leurs navires furent entourés de canots portant des noix de cocotiers, des ignames, des bananes, des pourceaux et de la volaille qu'on échangeait volontiers contre des clous, des graines et de la toile. Plusieurs femmes jeunes ou vieilles vinrent également à bord ; les plus âgées avaient aux deux mains le petit doigt coupé. On déchargea un des gros canons, et tout d'abord les sauvages se montrèrent fort effrayés de la détonation ; mais, voyant qu'il n'en résultait aucun mal, ils reprirent bientôt courage. On essaya de se procurer de l'eau douce, mais sans y réussir, les sources étant en petit nombre et peu abondantes. Les hommes qui se livrèrent à cette recherche furent conduits par les naturels dans une vallée délicieuse où on les fit asseoir sur des nattes et où on leur offrit de l'eau douce dans des noix

de cocotiers. Le chef indigène, dès qu'on lui eut fait connaître les besoins des nouveau-venus, ordonna qu'on élargît les sources, et offrit à ses hôtes des fruits, du poisson frais et des noix de cocotiers. « Il se conduisit à notre égard, dit Tasman, avec beaucoup d'affabilité, nous demandant avec intérêt d'où nous venions et où nous comptions aller. Lorsque nous lui dîmes que nous étions depuis plus de cent jours en mer, il parut fort surpris, ainsi que les indigènes qui assistaient à notre conférence. Nous leur expliquâmes que nous venions chez eux pour avoir de l'eau et des provisions, et ils nous répondirent que nous en aurions autant qu'il nous plairait. Ces gens n'ont aucune idée du tabac et ne fument pas. Nous ne vîmes point d'armes parmi eux, tant la paix et l'amitié leur semblaient être naturelles. »

Les provisions fraîches arrivaient en quantité ; l'on attendait de nouveaux agréments d'une intimité plus grande avec les naturels, lorsqu'un des navires hollandais fut entraîné de son ancrage et emporté en pleine mer par la force des vents alisés. Le lendemain, l'autre navire sortit pour le rejoindre, et, comme la violence du vent rendait très-pénible le retour à l'île, on résolut de continuer le voyage. C'est une satisfaction de penser que les premiers rapports des Européens avec les habitants des îles des Amis ne furent souillés par aucun de ces actes de violence et de tyrannie qui, dans d'autres régions de la mer du Sud, leur ont mérité l'aversion des indigènes. En avançant au nord-est, les vaisseaux de Tasman arrivèrent en peu d'heures à un groupe d'îles dont la plus grande leur offrit un ancrage excellent. Les Hollandais descendirent à terre pour y chercher de l'eau douce, et ils y trouvèrent un accueil non moins amical que dans l'île d'Amsterdam. Ils y virent plusieurs champs de terre cultivés et des jardins auxquels les plantations, distribuées en carrés et entourées d'avenues de bananiers régulièrement rangés, donnaient un aspect tout-à-fait agréable ; un doux parfum s'en exhalait. Cette apparence de bonheur et d'industrie fournit à Tasman des réflexions assez peu flatteuses : « Ainsi, s'écrie-t-il, chez ces peuples qui par leurs formes appartiennent à l'espèce humaine, mais dont les mœurs semblent accuser une nature inférieure, on retrouve encore des traces de raison et

d'intelligence. Ces hommes n'ont aucune religion, aucun culte ; ils n'ont ni idole, ni reliques, ni prêtres, et cependant ils subissent l'empire de diverses superstitions. C'est ainsi que j'ai vu chez eux un homme se saisir d'un serpent d'eau qui nageait près de sa barque, le placer respectueusement sur sa tête et le remettre ensuite dans la mer. Ils ne tuent point de mouches, bien que ces insectes soient très-nombreux dans l'île et les tourmentent à l'extrême. Notre timonier tua par hasard une mouche en présence d'un des plus notables habitants, qui ne put s'empêcher de manifester une grande colère de cet événement. » Tasman donna le nom de *Rotterdam* à cette île que les naturels appelaient *Amamocka*.

Les vaisseaux hollandais continuèrent ensuite leur course à l'ouest, et arrivèrent en six jours à un groupe d'îles entourées au loin de bas-fonds et de récifs dangereux ; il nomma les unes îles du prince Guillaume, et les autres *Bas-fonds d'Heemskirks*. Ce groupe n'avait été que rarement aperçu depuis sa première découverte, les navigateurs prenant grand soin d'éviter les récifs que Tasman signale dans leur voisinage. Les îles auxquelles Le Maire avait donné le nom d'Onthona, Java et Markeu furent les premières qu'il rencontra ensuite. Son vaisseau fut visité par un canot chargé de naturels appartenant à cette dernière île ; ils étaient d'une couleur beaucoup plus foncée que les habitants de l'île d'Amsterdam, et beaucoup moins affables dans leur conduite. Quelques-uns ressemblaient aux habitants de la Nouvelle-Zélande, et l'un d'entre eux avait des anneaux passés dans les narines. Quatre jours après, nos voyageurs atteignirent les îles Vertes de Le Maire, situées encore plus à l'ouest ; là les habitants étaient tout-à-fait noirs, mais leurs cheveux, quoique bouclés, n'étaient point aussi crépus que ceux des nègres, ni leur nez aussi aplati. Ces sauvages marchaient entièrement nus, mais ils portaient des bracelets et anneaux sculptés, et quelques-uns d'entre eux avaient le visage couvert de peintures. Les Hollandais se servirent pour leur parler du vocabulaire de la Nouvelle-Zélande, mais leurs interlocuteurs n'en comprenaient qu'un seul mot, *lamas*, qui signifie noix de cocotiers. A l'île des Pêcheurs, encore plus rapprochée de la Nouvelle-Guinée, un

grand nombre de canots entourèrent le navire ; ils apportaient aux Hollandais une petite quantité de sagou , la seule substance alimentaire que les habitants parussent avoir à leur disposition. Les Hollandais leur crièrent les mots : *Anieuw, oufi, pouacka,* qui, dans le langage des îles Salomon, signifient des cocotiers, des ignames et du porc ; ils parurent compris des naturels, car ceux-ci leur montrèrent aussitôt la terre et partirent peu après. Ces sauvages étaient aussi noirs que des Hottentots ; leurs visages étaient peints en rouge, leurs chevelures poudrées avec du plâtre et de l'ocre ; des os de la grosseur du petit doigt étaient passés au travers de leurs narines.

En très-peu de jours Tasman parvint à l'extrémité orientale de la Nouvelle-Guinée, et suivit sa course le long de la côte nord de ce grand pays, presque sur la même route que Le Maire avait jadis tenue. Il acheta dans les petites îles Garana et Moa six mille noix de cocotiers et environ cent régimes de bananes pour l'avitaillement des deux vaisseaux. Afin de faciliter leur trafic avec les naturels , les Hollandais prenaient des cercles de fer qu'ils brisaient en forme de couteaux, auxquels ils ajustaient des manches et qu'ils limaient jusqu'à ce qu'ils eussent une sorte d'éclat et de tranchant. Tasman nous apprend que l'extrémité occidentale de la Nouvelle-Guinée est une terre remarquablement accidentée de collines abruptes. La côte , bordée d'îles, a des sinuosités et des baies sans nombre. Les deux vaisseaux arrivèrent à Batavia après un heureux voyage de neuf mois et quelques jours.

Tasman était un navigateur à la fois habile et favorisé du sort. En naviguant autour de la Nouvelle-Hollande, il réduisit de beaucoup les limites assignées à la Terre Australe, et par là débarrassa la géographie de ses erreurs les plus essent lles. Il crut à la vérité que sa Staten-Land ou Nouvelle-Zélande pouvait être unie avec le Staten-Land de Le Maire à l'extrémité de l'Amérique, et qu'une grande terre australe inconnue limitait au sud l'Océan Pacifique ; mais il n'insista point sur cette hypothèse que pouvaient difficilement admettre les marins qui avaient doublé le cap Horn. Vers l'année 1662, une nouvelle *stadthouse* fut bâtie à Am-

sterdam à la suite de l'incendie qui avait dévoré l'ancien édifice. Parmi les ornements du nouveau palais figura une mappemonde taillée en relief dans la pierre et sur laquelle étaient marquées les découvertes de Tasman. Trois ans plus tard le nom de *Nova-Hollandia* ou Nouvelle-Hollande fut donné à la partie ouest de la terre australe par un décret des États-Généraux.

Quelques années avant, les Hollandais avaient fait partir une flotte considérable composée de onze vaisseaux de guerre sous les ordres de Jacques l'Hermite pour attaquer les possessions espagnoles dans les mers du Sud; cet armement, le plus formidable et le mieux fourni qui eût encore pénétré dans le grand Océan, n'obtint aucun succès. Il échoua dans toutes ses entreprises contre les villes espagnoles qui, peu d'années auparavant, livraient leurs trésors à une poignée de boucaniers. Du reste, la géographie ne profita guère de cette expédition, qui, comparée à celle de Le Maire, montre clairement la grande supériorité de conduite des entreprises privées sur celles qui se font par les soins d'un gouvernement.

CHAPITRE XIX.

EXPÉDITION DES BOUCANIERS DANS LA MER DU SUD.

Origine des boucaniers. — Gouvernement oppressif des Espagnols. — Les corsaires et le bétail de Cuba. — Mode caraïbe de préparer la viande. — Le nom des boucaniers.— Leurs usages.— Etablissement de Saint-Christophe. — Les boucaniers dans l'île de la Tortue. — Élection d'un chef. — Exploits de Henri Morgan. — Il prend Porto-Bello. — Il marche sur Panama. — Les boucaniers s'embarquent sur la mer du Sud. — Leurs aventures. — Ils perdent par ignorance une riche proie. — Ils laissent William l'Indien sur l'île de Juan Fernandez. — Ils reviennent en tournant le cap Horn. — Les boucaniers sous Davis. — Dampier revient dans son pays par le Cygnet. — Les *proas* volantes. — Réception des boucaniers à Mindanao. — Les cinq îles. — Description des naturels de la Nouvelle-Hollande. — Naufrage du Cygnet. — Dampier est envoyé à la découverte. — Il côtoie la Nouvelle-Hollande. — L'île du Romarin. — Il s'avance jusqu'à la Nouvelle-Guinée. — Découvre un détroit. — La Nouvelle-Bretagne. — Traversée de retour. — Le Roebuck fait naufrage à l'île de l'Ascension. — Retour de Dampier.

Tandis que les établissements espagnols dans l'Océan Pacifique étaient menacés par les armements considérables

envoyés contre eux par les nations rivales, ils étaient en même temps attaqués par des ennemis d'un autre ordre et bien plus formidables, dont l'existence était due aux vices d'une politique sévère jusqu'à l'oppression. L'association et les entreprises des boucaniers, si elles ne profitèrent pas tout d'abord à la géographie, eurent du moins pour effet de familiariser les marins européens avec la navigation de l'Océan Pacifique et de faire paraître faciles des entreprises qu'on avait jusqu'alors regardées comme presque impossibles.

L'administration despotique des colonies espagnoles dans les Indes occidentales fit naître précisément les malheurs qu'elle cherchait à prévenir. Les Espagnols eux-mêmes sentirent combien étaient pesantes les nombreuses restrictions qui gênaient leur commerce, et ils encouragèrent furtivement les interlopes étrangers, qui leur fournissaient à des prix réduits les objets de commerce dont l'acquisition légale était soumise à d'énormes exactions. Les commerçans anglais apparurent bientôt dans ces mers; et comme d'une part les autorités espagnoles les traitaient en ennemis, voire en pirates, tandis que de l'autre ils étaient attirés par les profits d'un commerce de contrebande, ils apprirent bientôt à s'environner de précautions, et à ne marcher qu'avec les moyens de se défendre par les armes.

Les cruautés des Espagnols envers les naturels de Cuba aboutirent à la dépopulation de cette île magnifique. Par suite le gibier se multiplia, et s'empara des districts occidentaux maintenant abandonnés. Ces districts devinrent un lieu d'approvisionnement pour tous les vaisseaux étrangers qui faisaient la course contre le commerce espagnol. La préparation des viandes devint une industrie régulière. Les chasseurs espagnols, appelés *matadores*, tuaient le bétail; la chair en était séchée et préparée d'après la méthode caraïbe sur des claies élevées à quelques pieds au-dessus du feu. Ce mode de préparation était appelé *boocan* par les Indiens; ils appliquaient également ce nom à l'appareil dont ils se servaient et à la nourriture elle-même ainsi apprêtée : les hommes qui s'employaient à procurer des provisions aux corsaires, adoptant le langage avec les habitudes des na-

turels, s'appelèrent eux-mêmes des *boucaniers*. La plus grande partie des aventuriers répandus sur ces mers étaient des Anglais, et, comme leur commerce de contrebande avait bientôt dégénéré en piraterie, ils prirent l'honorable qualification de flibustiers : boucaniers et flibustiers étaient faits pour s'entendre ; ils comptaient les uns sur les autres et se contrariaient rarement ; les premiers étant occupés sur mer, les seconds, à terre. Il est probable que dans beaucoup d'occasions le pirate s'approvisionnait lui-même, et réunissait provisoirement les deux métiers sur sa tête. Mais, en général, les chasseurs se distinguaient des marins ; et, dans la suite des temps, la majorité des boucaniers se trouva être formée par des Français, tandis que les corsaires venaient principalement d'Angleterre : cependant les aventuriers de ces deux nations eurent l'idée bizarre d'emprunter le nom de leur profession au langage du pays dont ils n'étaient pas ; les Anglais s'intitulèrent boucaniers tandis que les Français préférèrent s'appeler *freebooters* ou, par corruption, flibustiers. Tous ces aventuriers, de quelque nation qu'ils fussent, s'attaquaient exclusivement aux Espagnols ; d'ailleurs une réelle communauté d'intérêts les avait réunis, et ils formaient une société désignée sous le nom de *Frères de la côte*. Les boucaniers avaient des mœurs à part qui, peu à peu, par tradition ou par nécessité, avaient obtenu force de loi. Leur code moral était ce qu'il devait naturellement être chez des hommes qui, séquestrés du reste de l'humanité, n'avaient plus à compter que sur la fidélité les uns des autres. Chaque boucanier avait un second qui, dans la circonstance, héritait de tout son argent, et avec lequel il n'était pas rare de lui voir faire durant sa vie bourse commune. La négligence des vêtements, la saleté même était à la mode parmi eux comme convenant particulièrement au métier d'enfants perdus. Du reste, lorsqu'une guerre entre leur pays et l'Espagne leur permettait d'obtenir des commissions régulières, ils se hâtaient de prendre le nom et d'arborer le pavillon de corsaires.

L'accroissement du nombre des boucaniers, dans les possessions espagnoles de l'ouest, fut regardé avec satisfaction par les autres nations européennes ; en effet, leur morale politique assez peu scrupuleuse calculait les avantages

de ces illégalités sanglantes dont elles n'étaient pas obligées de supporter la honteuse responsabilité. Enfin le commerce, créé par les aventuriers dont nous avons parlé, devint assez important pour attirer l'attention de la France et de l'Angleterre, qui s'entendirent pour fonder le même jour deux colonies confédérées de chaque nation sur l'île de Saint-Christophe. La discorde éclata bientôt entre les colons anglais et français; et comme les premiers ne recevaient aucun secours de leur pays, alors désolé par les guerres civiles, l'influence française vint à prédominer dans la colonie, et les Anglais furent obligés de reprendre la mer. Différents établissements furent créés ensuite par les aventuriers dans les îles de l'Inde occidentale, ceux de chaque nation formant assez généralement une société séparée; à mesure qu'ils prenaient de l'importance, ces établissements étaient réclamés par le gouvernement duquel dépendait la majorité des nouveaux colons.

Saint-Christophe, envisagée comme colonie, devait son origine aux succès des boucaniers. Ils furent regardés par les nouveaux habitants de l'île comme des amis et des alliés puissants; les uns et les autres étaient réunis dans une haine commune contre les Espagnols. Les boucaniers trouvaient une sorte de satisfaction dans la sympathie, ou plutôt la connivence secrète des gouvernements légitimes; et de plus, les colonies leur offraient la perspective de marchés établis dans l'intérêt de leur commerce. Désormais plus confiants dans leurs forces, ils s'emparèrent de la petite île de la Tortue, située à quelques lieues de la pointe orientale de Cuba, dans une position qui convenait également à leurs courses sur mer et à l'avitaillement de leurs navires. Ce fut leur premier pas vers leur constitution en société indépendante; mais l'Espagne par son impolitique sévérité les contraignit à une démarche encore plus décisive. Un détachement de troupes espagnoles surprit l'île de la Tortue dans un moment où la plupart des boucaniers étaient en chasse sur le continent ou en course sur leurs navires; et les prisonniers que l'on fit dans l'île furent pendus comme pirates, sans merci ni distinction. Cette mesure rigoureuse fit sentir aux boucaniers la nécessité de mettre quelque régularité dans leur organisation; et pour

la première fois alors, ils élurent un commandant. L'animosité nationale et l'amour du gain ont sur les hommes plus d'influence que la terreur; les rangs des boucaniers, après leur désastre de la Tortue, furent bientôt regarnis. En 1650, un assez grand nombre d'entre eux, montés sur des canots, pénétrèrent dans une rivière des côtes des Mosquites; et, après avoir lutté près d'un mois contre la puissance du courant et les chutes d'eau qui leur barraient le chemin, ils traversèrent le pays jusqu'à la Nouvelle-Ségovie, qu'ils pillèrent, et redescendirent sains et saufs la rivière. Comme ils ne reconnaissaient d'autres droits à l'autorité que l'esprit de conduite et le courage, leurs chefs étaient tous remarquables par leur bravoure personnelle et le souvenir des exploits audacieux qu'ils avaient accomplis; mais l'humanité n'avait pas d'accès dans leurs cœurs, et d'inutiles atrocités ont souillé la gloire de leurs succès.

Parmi les plus distingués et les plus heureux de ces redoutables capitaines, on compte un Gallois, nommé Henry Morgan, sous le gouvernement duquel les affaires des boucaniers atteignirent l'apogée de leur prospérité. Il commença à exercer sur eux une autorité à peu près reconnue vers l'année 1664. Son premier exploit fut empreint d'une hardiesse inouïe. A la tête d'un corps de sept cents hommes volontairement réunis sous ses ordres, il prit et pilla la ville de Puerto-del-Principe, dans l'île de Cuba, au centre de la puissance espagnole. L'entreprise qui suivit fut dirigée contre Porto-Bello, l'un des principaux ports et des mieux fortifiés que possédassent les Espagnols dans les Indes occidentales. Morgan disposait à peine en cette occasion de quatre cent soixante hommes; mais sa marche fut si rapide, qu'il surprit la ville et la trouva sans défense. En donnant l'assaut à un fort qui faisait mine de tenir, il obligea ses prisonniers, pour la plupart religieux des deux sexes, à dresser eux-mêmes les échelles contre les murailles. Quand la garnison se fut rendue, il la renferma dans le fort, et, mettant ensuite le feu au magasin de poudre, il détruisit d'un seul coup les hommes et les pierres qui lui avaient résisté. Il saccagea ensuite Maracaïbo et la ville voisine de Gibraltar : puis, enhardi par ses succès, il tint conseil avec ses officiers pour déterminer laquelle de ces

trois places, Carthagène, la Vera-Cruz, ou Panama, il fallait maintenant attaquer. On jugea que Panama était la plus riche, et elle fut désignée. Morgan avait alors sous ses ordres trente-sept vaisseaux armés et plus de deux mille hommes.

Cette expédition importante ne s'accomplit pas sans des difficultés et des fatigues sans nombre. Mais le neuvième jour de leur voyage, les boucaniers vinrent en vue de la mer du Sud, et sur le soir ils purent distinguer les clochers de Panama. Les Espagnols, bien que supérieurs en nombre, furent défaits en bataille rangée, et les boucaniers s'emparèrent de la ville. Dans leur cruauté ils n'épargnèrent ni le sexe, ni le rang. Beaucoup d'habitants s'échappèrent par mer avec leur fortune, et cherchèrent un refuge dans les îles de la baie de Panama. Mais Morgan, équipant une grande barque qu'il chargea de soldats nombreux et bien armés, l'envoya à leur poursuite. Ce détachement captura plusieurs vaisseaux, l'un desquels était parfaitement disposé pour la course. Cette circonstance, en apparence heureuse, faillit être fatale aux boucaniers; une partie d'entre eux en vint à délibérer comment on pourrait se détacher de Morgan, et résolut de chercher fortune dans la mer du Sud, d'où il serait facile, après que le pillage les aurait enrichis, de regagner l'Europe par les Indes orientales. Morgan sut heureusement empêcher cette défection, et revint sain et sauf de Panama, emmenant avec lui six cents prisonniers, dont la plupart lui servaient comme bêtes de somme, et cent soixante-quinze mules chargées de butin. Quelques années après, il fut fait chevalier et obtint le gouvernement de la Jamaïque; cet emploi lui fournit l'occasion de déployer une sévérité extraordinaire contre ses anciens associés.

L'autorité de Morgan avait réussi à différer, mais n'avait pas détruit le projet des boucaniers. Le 5 avril 1680, trois cent trente-un d'entre eux, Anglais pour la plupart, commencèrent leur expédition en traversant l'isthme de Darien; chaque homme était pourvu de quatre grands biscuits appelés *dough-boye* (enfants de pâte), et armé d'un fusil, d'un pistolet et d'un sabre. Parmi ces aventuriers se trouvaient William Dampier, qui n'occupait point à cette époque le rang distingué auquel ses talents le poussèrent plus tard, et Lionel

Wafer, si connu par son excellente description de Darien. Ils s'embarquèrent à Santa-Maria sur des canots et sur un petit navire qu'ils trouvèrent à l'ancre près de la ville; puis ils commencèrent leurs courses dans la mer du Sud. Bientôt maîtres de plusieurs vaisseaux richement chargés, ils abandonnèrent leurs canots pour s'embarquer sur leurs nouvelles prises. Après avoir écumé la mer le long de la côte qui avoisine Panama, ils firent voile au sud vers le Pérou. Ils touchèrent à l'île de Gorgona, puis à celle de Juan Fernandez, dont ils trouvèrent le rivage couvert de veaux et de lions marins; d'innombrables oiseaux de mer nichaient sur les rochers de cette île; l'écrevisse et le homard abondaient sur la plage; et dans l'intérieur, les chèvres étaient en telle quantité qu'en sus de ce qu'ils mangèrent pendant leur séjour, ils tuèrent environ une centaine de ces animaux pour les saler, et en conservèrent à peu près un nombre égal de vivants. Ils étaient encore sur cette île lorsque trois navires, que l'on supposa être des bâtiments de guerre espagnols, furent signalés à distance. Tous les hommes furent aussitôt rappelés à bord, et le vaisseau se remit en mer. Mais dans ce départ précipité, un certain William, Indien Mosquite qui accompagnait les boucaniers, se trouvant dans les bois à chasser les chèvres, et n'entendant aucun bruit d'alarme, fut abandonné par ses compagnons; ce n'était peut-être pas le premier et ne devait pas être le dernier exemple d'un homme ainsi laissé seul dans l'île de Juan Fernandez. Les boucaniers poursuivirent leur route au sud avec un médiocre succès : ils prirent un navire appelé le San-Rosario, arrivant de Callao, chargé de vin, d'eau-de-vie, d'huile, de fruits, et d'une somme d'argent qui, répartie entre les boucaniers, donna quatre-vingts dollars à chacun. Mais, en sus de ce chargement, le San-Rosario contenait environ sept cents saumons d'argent que les boucaniers supposèrent être de l'étain, et qu'ils négligèrent en conséquence : un seul de ces lingots fut emporté par eux pour servir à faire des balles, le surplus resta sur le Rosario, qui fut abandonné au gré des flots. Mais à leur arrivée à Antigoa, les boucaniers montrèrent un échantillon de ce métal à un orfèvre, qui le reconnut pour de l'argent pur de tout alliage, et le vendit en Angleterre moyennant soixante-

dix livres sterling; c'est ainsi qu'ils perdirent un précieux butin par leur impatiente ignorance.

En avançant au sud de la côte du Chili, ils retrouvèrent les îles de l'archipel qui avait été déjà découvert par Sarmiento, et leur donnèrent le nom du duc d'York (*Duke of York's islands*). Ils prirent là un jeune Indien qui ouvrait avec ses doigts des moules dont les boucaniers ne pouvaient venir à bout avec leurs poignards. Ce jeune prisonnier, très-sauvage, et qui paraissait étranger à tout sentiment humain, reçut d'eux le nom d'Orson. Ils doublèrent le cap Horn à une assez grande distance de la terre, et tombèrent au milieu des glaces flottantes. A leur arrivée aux Indes occidentales, leur commandant Sharpe et quelques-uns de ses compagnons furent jugés comme pirates sur la demande de l'ambassadeur espagnol, mais acquittés faute de preuves suffisantes. Ainsi s'accomplit cette expédition extraordinaire, commencée sur de mauvaises barques, et achevée dans de magnifiques vaisseaux.

L'expédition postérieure des boucaniers dans la mer du Sud partit de l'Atlantique, et avec de meilleures conditions de succès. Environ soixante-dix aventuriers, au nombre desquels étaient William Dampier, Edward Davis, Lionel Wafer et Ambrose Cowley, commandés par John Cook, firent voile du Chesapeake, en août 1683, dans un vaisseau de dix-huit canons, qu'ils avaient capturé peu de temps auparavant. Ils se dirigèrent d'abord vers la côte de Guinée. A Sierra-Leone ils s'emparèrent, par un stratagème ingénieux, d'un navire danois portant trente-six canons, muni et approvisionné pour un long voyage. Ils s'embarquèrent tous sur ce nouveau bâtiment, qu'ils appelèrent les Délices du Garçon (*Bachelor's Delight*), et déposant leurs prisonniers à terre, sans s'occuper de ce qu'ils deviendraient, ils brûlèrent leur ancien navire « pour éviter les bavardages. » Dans leur course vers le détroit de Magellan, ils aperçurent une île à laquelle Cowley donna le nom d'île Pépys (*Pepys' island*). Non loin de là, il en vit une seconde : « Ce qui me fit penser, dit-il, que c'était celle de Sibble Dwardz » (*Sebald de Weerts*); une telle conjecture aurait pu lui épargner l'embarras de donner un nouveau nom à ce groupe, déjà baptisé tant de fois. En doublant

le cap Horn, le vaisseau « fut ballotté comme une coquille d'œuf. » Il joignit bientôt le *Nicolas*, de Londres, commandé par John Eaton, navire qu'on avait équipé dans la Tamise sous prétexte de le destiner au commerce, mais en réalité pour des expéditions de piraterie. Dans le détroit de Magellan, le *Nicolas* avait rencontré le *Cygnet*, vaisseau marchand commandé par le capitaine Swan, qui avait une commission du duc d'York, lord grand amiral d'Angleterre ; mais ils avaient été séparés ensuite par la tempête. Plusieurs des boucaniers embarqués dans le *Bachelor's Delight* avaient accompagné la première expédition de 1680, durant laquelle, on ne l'a pas oublié, William le Mosquite avait été laissé sur l'île de Juan Fernandez. En revenant à cette île pour la seconde fois, ils mirent une barque en mer et descendirent sur la plage, essayant de retrouver quelque trace de leur ancien camarade. Un Indien Mosquite, nommé Robin, et l'Anglais Dampier étaient dans cette embarcation. En arrivant près du bord, ils virent avec joie William qui les avait aperçus et les attendait; Dampier raconte ainsi leur entrevue : « Robin, son compatriote, fut le premier qui sauta de la barque à terre, et courant à son frère le Mosquite, il se précipita la face contre terre à ses pieds; celui-ci le relevant, l'embrassa, et se jeta à son tour la face contre terre aux pieds de Robin, qui le releva à son tour. Nous assistions avec plaisir à cette entrevue, mêlée de surprise, d'affection et de solennité, où des deux parts l'émotion était grande. Quand leurs cérémonies furent achevées, nous aussi, qui jusqu'alors étions restés simples spectateurs, nous nous approchâmes pour embrasser celui que nous retrouvions, et ce pauvre homme était ravi de joie en pensant que ses vieux camarades étaient venus, après un si long temps, tout exprès pour le chercher. » William avait passé plus de trois ans entièrement seul sur l'île de Juan Fernandez. Les habits dont il était couvert au moment où il avait pris terre étaient entièrement usés, et son seul vêtement était une peau de chèvre attachée autour de sa taille ; à un demi-mille du rivage, il s'était construit une petite hutte garnie à l'intérieur de peaux de chèvre. Quand on l'avait laissé dans l'île, il avait avec lui son fusil, un couteau, une petite corne de poudre et quelques balles ; « mais lorsque ses munitions

furent épuisées, il parvint à ébrécher son couteau de façon à pouvoir scier le canon de son fusil en petits morceaux dont il fit des harpons, des lances, des crochets et un long couteau, chauffant d'abord les morceaux de fer, et les forgeant ensuite entre des pierres. Ceci peut sembler étrange à ceux qui ne connaissent pas l'industrie des Indiens; mais ce procédé n'est pas autre que celui dont les Mosquites se servent dans leur pays. » William avait vu les deux vaisseaux la veille du jour où ils avaient jeté l'ancre, et jugeant à leurs manœuvres qu'ils étaient Anglais, il avait tué trois chèvres, qu'il avait ensuite accommodées avec des plantes du pays, préparant ainsi un banquet pour ses amis. Aux Galapagos, les boucaniers trouvèrent en abondance les grandes tortues vertes qui ont donné leur nom à ces îles. Ils y bâtirent des magasins dans lesquels ils placèrent une grande quantité de farines qu'ils avaient prises sur les Espagnols, et qui devaient servir à leur subsistance future. La carte des Galapagos, dressée par Cowley durant cette visite, est encore hautement estimée par les navigateurs. Bientôt après John Cook mourut, et Edward Davis lui succéda dans le commandement. Il fut rejoint par le Cygnet sur la côte du Pérou; en effet, le capitaine Swan n'avait pas trouvé à négocier ses marchandises à cause des soupçons dont il était l'objet de la part des Espagnols, et comme il avait à son bord un grand nombre de boucaniers, qui à cette époque infestaient en foule les mers du Sud, il se laissa persuader sans peine de les seconder dans leurs entreprises.

Environ vers ce temps, Eaton, qui commandait le Nicolas, laissa les boucaniers sous les ordres de Davis, et fit voile vers les Indes orientales; Ambrose Cowley, l'historien de son voyage, partit avec lui. A leur arrivée dans les îles des Larrons, ils se prirent immédiatement de querelle avec les habitants, et en tuèrent un grand nombre. Le gouverneur espagnol leur exprima, dans une conférence, le regret qu'il avait qu'on ne les eût pas entièrement exterminés. Pierre Cowley, qui écrit comme vrai boucanier, ajoute en propres termes : « Nous fîmes alors ouvertement la guerre à ces païens, et chaque jour nous descendions à terre, rassemblant des provisions, et faisant feu sur tous ceux que nous apercevions; aussi la plus grande partie

d'entre eux quitta l'île; c'est cependant un beau jardin d'un bout à l'autre. » Il raconte, avec la même verve de plaisanterie brutale, la conduite de ses compagnons à l'égard des Indiens qui s'assemblaient paisiblement sur le rivage : « Ceux de nos gens qui étaient dans la barque laissèrent arriver au plus épais de la foule, et tuèrent un grand nombre de ces coquins. Les autres, voyant tomber leurs camarades, prirent la fuite ; mais le reste de nos hommes qui étaient à terre venant à leur rencontre, les salua de manière à leur laisser des trous dans la peau. » Le Nicolas atteignit l'Angleterre sans aucun accident.

Sur ces entrefaites, les boucaniers commandés par Davis écumaient la mer du Sud et faisaient d'importantes captures. Ils étaient au nombre de plus de mille hommes, distribués sur neuf ou dix bâtiments. Ils furent néanmoins battus lorsqu'ils eurent l'audace d'en venir aux mains avec une flotte espagnole envoyée contre eux ; les villes situées le long de la côte ne se laissaient plus surprendre ; en sorte que, trouvant le profit hors de proportion avec les risques qu'il fallait courir, ils se déterminèrent, après avoir croisé trois ans dans la mer du Sud, à retourner dans leur patrie. En conséquence, ils abandonnèrent leur retraite aux îles Galapagos, et leur escadre, commandée par Davis, fit voile au sud ; par le 27° 20' de latitude, ils découvrirent une île basse que l'on suppose généralement être l'île de Pâques (*Easter island*). A ce moment de leur voyage, ils éprouvèrent un choc terrible, comme si le navire eût donné contre un rocher ; mais la sonde les assura du contraire, et, voyant que la mer blanchissait comme si elle soulevait du sable, ils conclurent que ce qu'ils avaient senti était la secousse d'un tremblement de terre, conjecture qu'ils purent vérifier par la suite. Lorsque cet accident leur arriva, ils étaient à cent cinquante lieues du continent américain ; la ville de Lima en ressentit néanmoins les terribles effets. Quand Davis et ses compagnons arrivèrent aux îles des Indes occidentales, en 1688, une proclamation récente offrait le pardon du roi à tous les boucaniers qui voudraient abandonner ce périlleux métier, et recourir à la clémence de Sa Majesté. Nos aventuriers, qui n'étaient pas sans argent, profitèrent de cette occasion pour se procurer les douceurs du

repos. Davis revint en Angleterre, et fut toujours traité par ses anciens camarades avec le respect que lui avaient mérité la générosité de son caractère et ses talents comme marin.

Le capitaine Swan, accompagné dans le Cygnet par un grand nombre de boucaniers vétérans, et entre autres par Dampier, s'était séparé de Davis en 1685, et avait navigué vers le nord-ouest, le long de la côte de la Nouvelle-Espagne, dans l'espoir d'intercepter quelque navire parti de Manille et de faire à terre quelques fructueuses expéditions. A Saint-Pécaque, au moment où il emportait des provisions enlevées à cette ville, un gros détachement d'Espagnols tomba sur ses hommes à l'improviste, et leur fit éprouver le plus rude échec qu'eussent encore subi les boucaniers dans la mer du Sud. Plus de cinquante Anglais et quelques noirs, environ la moitié de leurs forces, furent tués ou mis hors de combat. Dampier nous raconte « que le capitaine Swan avait été averti par son astrologue du grand danger auquel ils étaient exposés ; quelques hommes qui avaient fait partie de la première expédition voulurent aussi, mais en vain, s'opposer à la division de leur troupe : certains d'entre eux prévoyaient leur désastre, et la nuit, couchés dans l'église, avaient entendu de tristes plaintes qui les avaient empêchés de dormir. »

Le 31 mars 1686, ils s'éloignèrent à l'ouest de la côte américaine ; et ils semblent avoir commencé leur traversée sur la Pacifique avec une très-petite quantité de provisions. « La marmite, nous dit Dampier, ne bouillait qu'une fois par jour, et l'on n'avait guère besoin de sonner la cloche des repas ; tout l'équipage venait assister à la répartition faite par le quartier-maître, et il eût été mal avisé de se tromper au détriment de quelqu'un. Nous avions deux chiens et deux chats à bord, auquels une pitance était également assignée ; ces pauvres animaux attendaient la distribution avec autant d'impatience que des créatures raisonnables. » Ils ne prirent terre que lorsqu'ils furent arrivés aux îles des Larrons, où ils jetèrent l'ancre sur la côte occidentale de Guahan, à un mille environ du rivage. Le navire Acapulco arriva là peu de temps après, et Swan eut grand'peine à dissuader les héros sous ses ordres d'attaquer ce riche bâtiment. Dampier loue

hautement l'adresse des habitants de ces îles, et donne une description détaillée de leurs canots rapides nommés par lui des *proas volantes :* « J'ai peut-être insisté, dit-il, sur la peinture de ces canots, mais c'est parce que je les crois les meilleures barques du monde. J'ai essayé la vitesse de l'un d'eux à l'aide de notre loch ; nous avions douze nœuds sur notre dévidoir, et en moins d'une demi-minute il les avait dépassés. Je suppose qu'il eût fait vingt-quatre milles à l'heure ; il était très-amusant de voir cette petite barque courir si vite à côté des autres. On m'a dit qu'une de ces proas, envoyée tout exprès de Guahan à Manille (la distance est d'environ quatre cent quatre-vingts lieues), avait fait le voyage en quatre jours. » A Mindanao les boucaniers furent bien reçus. La franchise de leurs manières et la prodigalité avec laquelle ils semaient l'or leur attira l'affection des naturels, surpris de voir des Européens si dégagés de tout orgueil et de toute mesquine avarice. Chacun d'eux avait un camarade choisi parmi les naturels, et avec lequel, suivant les usages de la mer du Sud, il changeait de nom ; on leur permettait aussi d'avoir des *Pagallies*, c'est-à-dire des amies avec lesquelles ils pouvaient goûter toutes les douceurs de l'amour platonique ; mais c'était là de dangereuses familiarités chez un peuple dont les vengeances sont mortelles. Pendant le séjour du Cygnet à Mindanao, seize hommes de l'équipage moururent, empoisonnés à ce que l'on crut ; plusieurs autres emportèrent des maladies effroyables attribuées à la même cause.

Comme ils désiraient une retraite sûre afin d'y réparer leurs navires, ils firent voile vers cinq petites îles, marquées sur la carte entre Luconia et Formosa, et qu'ils espéraient trouver inhabitées. Cependant ils n'eurent pas plutôt jeté l'ancre auprès de l'une de ces îles que le navire fut entouré par des canots. Les naturels vinrent à bord, souhaitèrent la bienvenue aux étrangers avec une boisson appelée *bashée*, et leur vendirent un cochon gras pour un vieux cerceau de fer. Les cinq îles reçurent alors les noms séparés de Grafton, Monmouth, Orange, Goat et Bashée. « La plus à l'est, dit Dampier, celle où nous radoubâmes, fut unanimement appelée *Bashée Island* à cause de la quantité de

cette liqueur que nous y buvions chaque jour. Les naturels la font avec le jus du sucre de canne auquel ils ajoutent quelques mûres de ronces ; on fait bouillir ce mélange et on le place dans de grandes jarres où il reste trois ou quatre jours à fermenter. La liqueur est alors complètement éclaircie et prête à être bue. Elle est excellente et je la crois saine ; de goût et de couleur elle ressemble beaucoup à notre bière anglaise. Nos hommes en burent avec plaisir pendant plusieurs semaines et s'en enivrèrent souvent sans jamais, par suite, se trouver malades. » Les habitants de ces îles rocheuses formaient un peuple doux, propre et industrieux. Leur physionomie ressemblait à celle des Chinois, mais ils étaient d'une couleur plus foncée que ces derniers, et avaient de plus beaux yeux. Les Anglais n'observèrent parmi eux aucune trace de superstition ni d'autorité régulière : tous semblaient être sur le pied d'une complète égalité. Cependant, tandis que le Cygnet y séjournait, un jeune homme fut enterré vif en punition de quelque crime. Quand son tombeau fut creusé, ses amis prirent de lui le congé suprême, et il se résigna paisiblement à son sort. Le navire ayant été emporté en mer par la force du vent, six marins furent abandonnés dans l'île ; mais, quelques jours après, le Cygnet revint à son ancrage, et les matelots, retournant à bord, racontèrent qu'après que le navire eut été hors de vue, les naturels avaient redoublé de bontés à leur égard, cherchant à leur persuader de couper leurs cheveux suivant la coutume des îles, et leur promettant, s'ils suivaient ce conseil, une jeune femme à épouser, une pièce de terre et des outils d'agriculture. Ces offres avaient été refusées ; mais au retour du navire les indigènes reçurent, en récompense de leur bonté, trois énormes barres de fer.

Le Cygnet, en quittant les cinq îles, maintint sa route au sud par Célèbes et Timor jusqu'à ce qu'il arrivât à la côte nord-ouest de la Nouvelle-Hollande, par les 16° 50' de latitude. Un détachement alla à terre pour chercher de l'eau et surprit quelques indigènes. On prit beaucoup de peine pour calmer leurs craintes et pour leur persuader d'aider les matelots à remplir les tonnes d'eau et à les reporter jusqu'à la chaloupe ; « mais tous les signes que nous pouvions leur

faire, dit Dampier, ne servirent à rien, car ils restaient immobiles comme des statues, se regardant les uns les autres, et se jetant des grimaces de singes. Ces pauvres créatures ne semblent pas accoutumées à porter des fardeaux ; et je pense qu'un de nos mousses, à dix ans, ferait autant de besogne en ce genre qu'un homme pris parmi les plus robustes d'entre eux. » Sa description générale des habitants de la Nouvelle-Hollande est parfaitement intelligente et juste. « Les habitants de ce pays, dit-il, forment le plus misérable peuple du monde ; en comparaison, les Hottentots sont de véritables *gentlemen*. Ceux-ci n'ont ni maisons, ni troupeaux, ni volailles ; leur taille est élevée, droite, mince ; les membres sont longs, la tête forte, le front arrondi, les sourcils épais ; les paupières sont toujours à demi fermées pour préserver les yeux de l'atteinte des mouches (si importunes ici qu'un éventail même n'en préserve pas le visage), en sorte que, dès leur enfance, ils n'ouvrent jamais les yeux aussi librement que les autres hommes, et par suite ne peuvent distinguer les objets qu'en jetant la tête en arrière comme s'ils regardaient à quelque chose d'élevé. Ils ont de gros nez en forme de poire, des lèvres épaisses, des bouches largement fendues ; les deux dents de devant de la mâchoire supérieure manquent à presque tous ; ils n'ont point de barbe ; leurs cheveux sont courts, noirs et crépus ; leur peau, d'un noir de charbon, comme celle des nègres de Guinée. Leur unique nourriture est le poisson qu'ils cherchent dans les eaux basses ; ils font pour cela de petites écluses ou batardeaux avec des pierres le long des petites criques de la mer. Il nous est arrivé, un jour que nous chassions en bateau parmi ces îles, de voir une bande d'indigènes passer à la nage de l'une à l'autre, car ils n'ont ni barque, ni canot, ni radeau d'écorce. »

Dampier quitta le Cygnet aux îles Nicobar et regagna l'Angleterre en 1691. Le capitaine et la plus grande partie de l'équipage continuèrent à pirater dans les mers indiennes, jusqu'à ce que, après diverses aventures, ils parvinrent à Madagascar, dans la baie de Saint-Augustin, où leur vaisseau fatigué coula sur ses ancres. Quelques-uns de ces bandits s'embarquèrent sur des navires européens, et d'autres restèrent au service des petits rois de l'île.

L'association des boucaniers donna naissance à un plus grand nombre de navigations aventureuses qu'il n'en avait été fait dans un aussi court espace de temps au nom de tous les états de l'Europe. Ceux qui commandaient dans la mer du Sud étaient presque tous Anglais; beaucoup d'entre eux étaient évidemment d'habiles marins, et leur mérite ne se bornait point là. Dans les récits de Dampier et de Cowley, les dangers et les travaux d'une vie errante apparurent mêlés à beaucoup de plaisirs et de vives joies; un voyage autour du monde ne fut plus considéré comme tenant du prodige. Les marins devinrent plus audacieux, et cessèrent d'associer les idées d'éloignement et de danger. A partir de sir Francis Drake, la marine anglaise accrut rapidement son pouvoir et sa renommée, envoyant de toutes parts les marins les plus intrépides et les plus habiles; ce qui doit d'ailleurs ajouter à sa gloire, c'est que la première expédition équipée dans le seul but de faire des découvertes géographiques, sans complication d'intérêts politiques ou commerciaux, soit partie d'un port de la Grande-Bretagne.

Dans le cours de l'année 1699, l'Angleterre étant en paix avec les autres états maritimes de l'Europe, Guillaume III ordonna qu'une expédition eût lieu pour la recherche de nouveaux pays, et pour l'examen de quelques contrées déjà découvertes, en particulier de la Nouvelle-Hollande et de la Nouvelle-Guinée. Dampier s'était fait des titres à l'attention publique par la relation agréable qu'il avait écrite de ses voyages de boucanier, et le comte de Pembroke le choisit pour diriger l'expédition nouvelle. Le Roebuck, vaisseau de la marine royale, fut équipé tout exprès et fourni de provisions pour un long voyage. Dampier se dirigea d'abord vers la Nouvelle-Hollande. Comme il en approchait, il trouva la mer couverte de plantes à une très-grande distance de la côte, et des baleines en quantités extraordinaires. Dampier y aborda après un voyage de six mois, par le 26° de latitude sud, et jeta l'ancre, peu de jours après, dans la baie même à laquelle Dirk Hertoge, le premier qui eût découvert ce pays, avait légué son nom. Il vit là des kanguroos, dont il donne l'étrange description qu'on va lire : — « Les seuls animaux de terre que nous y vîmes consistaient en une espèce de ra-

tons (*Racoons*), mais différant de ceux des Indes occidentales, surtout par rapport à leurs jambes ; car ceux-ci ont celles de devant excessivement courtes, sautent au lieu de marcher, et, comme les ratons, sont très-bons à manger. » En naviguant vers le nord, il trouva un archipel, s'étendant dans une longueur de plus de vingt lieues, et qui a été récemment examiné par le capitaine King. Dampier, qui espérait se frayer un passage jusqu'au continent, fit quelque chemin à travers les chenaux compliqués qui séparaient ces îles. A l'une d'elles, sur laquelle il aborda pour chercher de l'eau, il donna le nom d'île du Romarin (*Rosemary-Island*). Il rebroussa ensuite chemin vers la mer et continua sa route dans la direction du nord. Tournant ensuite l'archipel, il approcha de nouveau du continent, où il cherchait, mais en vain, à se procurer de l'eau ; il rencontra du reste les naturels, et, pour les intimider, se vit obligé à décharger son fusil. Ceux-ci néanmoins, voyant que la détonation n'était suivie d'aucun malheur, s'avancèrent d'autant plus hardis, les armes hautes, et criant *Pooh! Pooh!* comme pour se moquer du bruit des mousquets; ils ne reculèrent que lorsque l'un d'eux eut été tué. « L'un de ces Nouveaux-Hollandais, dit Dampier, qui semblait une sorte de prince ou de capitaine, avait un cercle blanc peint autour des yeux, et un autre sous le nez, ce qui ajoutait beaucoup à sa difformité naturelle ; ce sont en effet les gens de l'aspect le plus déplaisant, et, comme peuple, le plus laid que j'aie jamais vu. »

Il quitta ensuite les côtes de la Nouvelle-Hollande, et, après avoir fait de nouvelles provisions à Timor, il cingla vers la Nouvelle-Guinée, qu'il signala le 1er janvier 1700. Il doubla le cap Mabo, à l'extrémité occidentale de ce pays, le 9 du mois de février; puis, continuant sa course à l'est, et se tenant éloigné du continent, il revit le 27 une terre qu'il supposa être la partie orientale de la Nouvelle-Guinée. En approchant de la côte, il aperçut distinctement quelques plantations et des terrains défrichés. Les indigènes s'approchèrent avec des semblants d'amitié, mais leurs intentions perfides furent reconnues et déjouées. L'île de *Gerrit Denijs*, comme les Hollandais l'appellent, fut trouvée extrêmement populeuse, et le revers des collines y était couvert de

plantations serrées. « Les naturels, dit Dampier, sont très-noirs; ils peignent en diverses couleurs, comme le rouge, le blanc et le jaune, leurs cheveux courts et crépus. Ils ont de larges visages ronds, avec de gros nez épatés; cependant ils ne seraient point hideux, s'ils ne se défiguraient en se barbouillant, et en passant dans leurs narines une sorte de baguette aussi grosse que le petit doigt et d'environ quatre pouces de long. Ils trouent aussi leurs oreilles, où ils passent des ornements semblables à ceux de leurs nez. Leur manière d'articuler est claire et distincte; les paroles qu'ils nous adressaient le plus souvent étaient celles-ci : *Vacousée allamais*, prononcées en nous montrant la plage. » Ils l'engageaient probablement à acheter leurs noix de cocotier que l'on appelle *lamas* dans le langage de la Nouvelle-Guinée. Dampier suivit la côte dans les directions du sud-sud-ouest et de l'ouest, donnant des noms aux principaux hâvres et promontoires, jusqu'à ce que, ayant quitté le port Montagne, il découvrit au nord une mer ouverte, tandis qu'en même temps une espèce de terre lui apparut au sud-ouest; il s'aperçut ainsi qu'il avait entièrement fait le tour de la terre qu'il avait d'abord supposée être la Nouvelle-Guinée, et que maintenant il naviguait dans le détroit par lequel les deux pays étaient séparés. « La terre à l'est, dit-il, était d'un aspect agréable; nous y vîmes de la fumée, mais sans vouloir y jeter l'ancre, préférant une de ces îles où je pensais ne trouver que peu ou point d'habitants. Nous examinâmes avec attention le nord, et, ne voyant aucune terre de ce côté, je me tins pour assuré que la terre de l'est n'était point réunie à la Nouvelle-Guinée. Je l'appelai en conséquence Nouvelle-Bretagne (*Nova-Britannia*). »

La traversée qui ramena Dampier dans son pays fut assez heureuse jusqu'à ce qu'il eut atteint l'île de l'Ascension, où le navire prit une voie d'eau telle qu'il devint impossible de le sauver. Une grande partie des provisions furent enlevées à temps, et les voiles transportées sur le rivage pour en faire des tentes. L'eau douce et les tortues abondaient sur la côte, de façon à ce qu'il n'y eût pas à craindre une détresse immédiate. Dix semaines après cet accident, trois navires de guerre anglais jetèrent l'ancre auprès de l'Ascension. Dampier et

ses compagnons en profitèrent pour regagner leur patrie. Le Roebuck était un vieux navire usé par ses longs services ; il n'eût pas dû être employé à un voyage d'aussi long cours ; Dampier ne saurait donc être justement blâmé pour le malheur qui lui arriva. Il remplit la mission qui lui avait été confiée en faisant une découverte importante et en écrivant avec talent la relation de son voyage.

CHAPITRE XX.

VOYAGES DES CORSAIRES ET AUTRES A LA MER DU SUD.

Les corsaires sous Dampier. — Discordes dans l'expédition. — Stradling et Dampier se séparent. — Alexandre Selkirk est laissé sur l'île de Juan Fernandez. — Destinée de Stradling. — Clipperton abandonne Dampier. — Il traverse l'Océan Pacifique dans une petite barque. — Dampier abandonné par Funnel et par d'autres. — Ses malheurs. — Il obtient des négociants qu'on lui équipe une autre expédition. — Voyage de Woodes Rogers. — Arrivée à Juan Fernandez. — Aventures d'Alexandre Selkirk sur cette île. — Succès de Rogers. — Malheureux voyages de Shelvocke et Clipperton. — Corsaires français. — Leur rapide accroissement. — Les Hollandais. — Expédition de Roggewein. — Belgique australienne. — Île de Pâques. — Bas-fonds dangereux. — Ile de Verquikkung. — Disputes entre l'Angleterre et l'Espagne. — Expédition d'Anson. — Son escadre montée par des invalides. — Déplorables conséquences de cette mesure. — Voyage autour du cap Horn. — Détresse des navires. — Prise du galion d'Acapulco. — Retour d'Anson. — Sort des autres navires.

Les boucaniers n'existaient plus, à la vérité, mais le bonheur de leurs exploits audacieux dans la mer du Sud occupait encore la mémoire de tous. A la fin de la guerre générale qui marqua les premières années du dernier siècle, quelques marchands furent amenés à croire qu'un armement bien équipé pouvait tenter une expédition utile dans ces mêmes mers où les boucaniers, avec des ressources insuffisantes, avaient obtenu de si grands succès. Ils préparèrent en conséquence deux vaisseaux, le Saint-Georges, de vingt-six canons, et le Cinq-Ports, de seize canons, pour cette campagne. Dampier, dont la réputation comme marin n'avait point souffert de ce qu'il avait perdu son navire durant son dernier voyage, reçut le commandement du Saint-Georges ; mais ce choix tourna fort mal : Dampier, navigateur fort ha-

bile, paraît avoir été un assez mauvais commandant. Il avait vécu trop long-temps avec les boucaniers pour savoir conserver une dignité de conduite propre à lui concilier le respect de ses inférieurs; et son excessive familiarité laissait s'établir entre son équipage et lui une égalité de rapports nuisible au service. En même temps il essayait de maintenir la discipline par une sévérité mal raisonnée, et son humeur était si capricieuse qu'il était à peu près impossible de demeurer long-temps dans ses bonnes grâces. Il faut joindre à cela que les vaisseaux placés sous ses ordres convenaient mal à l'expédition projetée. Les équipages étaient désordonnés et mutins; nulle harmonie n'existait dans le corps des officiers.

Lorsque les vaisseaux arrivèrent à l'île de Juan Fernandez, dans la mer du Sud, une dispute s'éleva entre le capitaine Stradling, commandant des Cinq-Ports, et l'équipage de ce bâtiment; les matelots refusaient absolument de recevoir leur chef à bord. Dampier venait à grand' peine de ramener les rebelles à l'obéissance, lorsqu'un vaisseau parut dans l'éloignement; sur quoi nos corsaires se mirent en mer avec une telle précipitation que Stradling abandonna dans l'île cinq de ses hommes et une grande partie de ses provisions. Le navire étranger se trouva être français et d'une force supérieure, ce qui fit bientôt abandonner la chasse. Quelques jours après, sur la côte du Pérou, les Anglais firent une prise qui devint cause de nouvelles altercations, par suite desquelles Dampier et Stradling se faussèrent mutuellement compagnie. Ce dernier retourna à Juan Fernandez, où il retrouva deux des hommes qu'il y avait laissés lors de sa première visite. Mais, pendant le séjour que le Cinq-Ports y fit, le capitaine eut quelques différents avec Alexandre Selkirk, son lieutenant, qui, dans la chaleur de ses discussions, et redoutant d'ailleurs le mauvais état du navire, préféra rester seul dans l'île plutôt que de continuer à naviguer sous les ordres de Stradling. Ses vœux furent écoutés, et on le déposa sur le rivage avec ses habits, sa couche, un fusil, une livre de poudre, une hache, quelques ustensiles de cuisine, du tabac et ses livres. Avant le départ du navire, Selkirk avait déjà changé d'avis et demandait à revenir à bord; mais le capitaine ne voulut pas l'y recevoir. Stradling se mit ensuite

à croiser sur la côte du Pérou jusqu'à ce que son navire, déjà fort mal en point, coula bas auprès de l'île Gorgona, où le capitaine et sept hommes qui lui restaient de son équipage furent obligés de se rendre aux Espagnols. Le Saint-Georges ne fut pas plus heureux. Dampier se prit de querelle avec son premier lieutenant, M. Clipperton, qui, après avoir embauché vingt-un hommes de l'équipage, s'empara d'une petite barque récemment capturée, et dans laquelle était la plus grande partie des provisions et des munitions. Clipperton courut avec succès sur les côtes de la Nouvelle-Espagne, et traversa ensuite la mer Pacifique jusqu'à Macao, accomplissant ainsi avec un faible navire un des voyages les plus extraordinaires que l'on connaisse. Après la désertion de Clipperton, Dampier attaqua le galion de Manille; mais sans réussir à s'en emparer, et sa défaite ajouta au mécontentement de ses équipages, qui se prirent alors à redouter le mauvais état du navire. Dampier voulait continuer à croiser dans la mer du Sud, mais la majorité de ses hommes n'approuvait point cette résolution. Une prise d'environ soixante-dix tonneaux fut équipée pour ceux qui voulaient aller aux Indes. Trente-sept matelots s'embarquèrent sur ce petit bâtiment, et parmi eux se trouvait William Funnel, qui écrivit ensuite la relation du voyage. A leur arrivée à Amboine ils furent faits prisonniers par les Hollandais qui les traitèrent d'abord avec quelque sévérité, mais qui leur permirent ensuite de revenir en Angleterre à bord de leur flotte. Dampier, cependant, était resté sur le Saint-Georges, réduit maintenant à vingt-neuf hommes d'équipage. Il pilla la ville de Puna, et croisa le long de la côte du Pérou jusqu'à ce que son navire ne fût plus capable de tenir la mer. Il s'embarqua alors dans un brigantin qu'il avait pris aux Espagnols, et, dépouillant le Saint-Georges de tout ce qui pouvait servir sur l'autre navire, il le laissa coulant sur ses ancres, auprès d'une petite île voisine de la côte. Lorsque Dampier arriva aux Indes orientales il ne put exhiber sa commission, probablement dérobée par les mécontents qui l'avaient quitté; son navire et sa cargaison furent en conséquence saisis par les Hollandais; lui-même passa quelques mois en prison.

La misérable issue de cette expédition suffit pour décourager toutes les spéculations fondées sur l'emploi des corsaires : il fut désormais admis en principe que la course pouvait bien réussir accidentellement à des boucaniers ; mais qu'on ne pouvait espérer aucun profit d'expéditions organisées par des négociants, et au succès desquelles ceux qui y prenaient part n'étaient point personnellement intéressés. Toutefois l'infatigable Dampier, ne connaissant d'autre industrie que celle qui consistait à piller les Espagnols dans la mer du Sud, s'adressa aux commerçants de Bristol avec tant d'ardeur et d'acharnement, il flatta si bien leur avidité par la peinture des colonies espagnoles et de leurs riches dépouilles, qu'il parvint à obtenir d'eux qu'ils équiperaient une nouvelle expédition. En conséquence, on organisa de forts navires, l'un de trente, l'autre de vingt-six canons, et on les fit monter par trois cent vingt-un matelots. Les officiers furent choisis avec le plus grand soin. Le capitaine Woodes Rogers reçut le commandement en chef, et Dampier, dont la réputation était encore brillante, mais dont la fortune avait beaucoup souffert, accepta les fonctions de pilote. Le voyage jusqu'à la mer Pacifique s'accomplit sans difficulté, et l'expédition se rendit directement à la résidence ordinaire des corsaires, l'île de Juan Fernandez. Mais, en approchant de cette île, le capitaine Rogers et ses compagnons eurent quelque raison de soupçonner que les Espagnols y avaient établi une garnison, car ils y virent un feu allumé toute la nuit ; en conséquence, ils envoyèrent une petite barque chargée de reconnaître les lieux. Au moment où elle approchait de l'île, un homme parut sur le rivage, agitant un pavillon blanc, et quand elle fut à portée de la voix, il s'adressa en anglais aux marins qui la montaient, leur indiquant un endroit propice pour débarquer. La barque ne revenant pas aussitôt qu'on l'attendait, la pinasse du navire fut envoyée à sa recherche. La cause du retard qu'elle avait subi est racontée en ces termes par le capitaine Woodes Rogers : « La pinasse revint aussitôt de terre, ramenant une grande quantité d'écrevisses et un homme vêtu de peaux de chèvre, plus sauvage en apparence que les animaux dépouillés par lui. Il était dans l'île depuis quatre années et quatre mois ; il s'appelait Alexandre Selkirk.

Il était Écossais de naissance, et avait été patron de la galère les Cinq-Ports, navire qui était venu dans ces parages avec le capitaine Dampier; celui-ci me dit que c'était le meilleur des marins qui eussent servi sous lui; et je le pris immédiatement comme second à bord de notre vaisseau. C'était lui qui, reconnaissant nos navires pour anglais, avait allumé le feu que nous avions remarqué la nuit précédente. »

Durant les premiers huit mois de sa résidence dans l'île, Selkirk trouva difficile de lutter contre la mélancolie et l'ennui de son existence solitaire; il se construisit deux huttes avec des arbres à piment, les recouvrit de longues herbes et les garnit de la peau des chèvres qu'il avait tuées à coups de fusil jusqu'à ce que la poudre lui eût manqué. Il avait ensuite trouvé un moyen d'allumer du feu en frottant ensemble deux morceaux de bois de piment. Il passait son temps en prières et à chanter des psaumes; l'appétit tout d'abord lui manqua complètement; triste et abattu il ne pouvait toucher à sa nourriture dont le sel ne relevait pas la saveur; il ne se couchait jamais que lorsque les forces l'abandonnaient pour soutenir la veille. Le bois de piment lui servait à la fois pour le feu et pour la lumière. Ce bois jette en effet une clarté très-vive et un assez doux parfum. Lorsque sa poudre fut tout-à-fait épuisée, il se vit réduit à prendre les chèvres à la course et il acquit à ce métier une agilité assez grande pour surpasser le meilleur chien. Dans une occasion, cette agilité même faillit lui coûter la vie. Il poursuivait de toute sa vitesse une chèvre courant au bord d'un précipice dont les brouissailles lui dérobaient la vue; il tomba, en conséquence, d'une assez grande hauteur, si brisé par sa chute, qu'à grand peine il en revint. En reprenant ses sens il retrouva la chèvre étendue morte sous lui. Durant vingt-quatre heures il demeura dans cette situation, et se traîna ensuite avec les plus grands efforts jusqu'à sa hutte, éloignée d'un mille; plusieurs jours s'écoulèrent avant qu'il fût complètement remis. Les chèvres et les chats introduits dans l'île, les premières par les Espagnols, les seconds par les boucaniers et les corsaires, y avaient multiplié à l'extrême. Alexandre Selkirk avait, durant son séjour, tué près de cinq cents chèvres, et en avait pris un pareil nombre, qu'il avait renvoyées après les avoir marquées à

l'oreille. Il avait apprivoisé un grand nombre de chevreaux, et pour s'amuser il dansait et chantait avec eux et avec ses chats. Ses habits et ses souliers furent bientôt usés par ses courses dans les bois ; mais ses pieds s'endurcirent par l'exercice au point qu'il pouvait marcher sans inconvénient sur le sol le plus dur, et qu'il trouva difficile ensuite de se réconcilier avec l'usage des souliers. Quand ses habits furent en lambeaux, il se fabriqua une cotte et un bonnet de peaux de chèvre qu'il réunit ensemble avec des courroies de même substance. Sa seule aiguille était un clou, et quand son couteau fut complètement usé, il en fabriqua un neuf avec quelque cercle de fer qui avait été abandonné sur le rivage. Comme il avait plusieurs pièces de toile parmi ses effets il en fit quelques chemises, les cousant avec le parfilage de ses bas usés.

Dans la saison il eut en abondance d'excellents navets qui avaient été semés dans l'île par les matelots de Dampier, et qui s'étaient multipliés jusqu'à couvrir plusieurs acres du sol. Les palmiers lui fournissaient aussi un aliment salutaire. Il faisait d'excellent bouillon de chèvre, et l'assaisonnait avec le fruit de l'arbre à piment, en tout semblable au poivre de la Jamaïque. Sa dernière chemise était presque achevée, lorsque le capitaine Rogers arriva dans l'île ; et le malheureux avait oublié sa langue ou perdu par le non-usage la faculté d'articuler les mots au point d'en être presque inintelligible.

Alexandre Selkirk se rappela toujours avec plaisir son séjour sur l'île de Juan Fernandez. Il avait à peine trente ans lorsqu'on l'y abandonna ; et quand les ennuis de la solitude n'existèrent plus pour lui, quand sa santé se trouva raffermie par l'exercice, la tempérance et l'influence d'un beau climat, il s'attacha d'une façon remarquable à cette existence sauvage et tranquille. Ses traits conservèrent toujours dans la suite l'empreinte des fatigues du chasseur, et l'expression que leur avait donnée la solitude. Il allait par les rues de Londres avec la physionomie de l'homme entièrement abstrait, et se prenait souvent à courir de toute sa vitesse sans regarder la foule qui l'entourait, et sans avoir la conscience de l'étonnement qu'il excitait chez elle (1). Les aventures d'Alexandre

(1) King's anecdotes.

Selkirk fournirent à l'auteur de *Robinson Crusoé* l'idée de son célèbre roman.

Le voyage de Woodes Rogers fut couronné d'un succès complet. Il captura le galion d'Acapulco et revint sain et sauf en Angleterre par les Indes orientales après avoir fait le tour du globe en trois ans et trois mois. Cette expédition ne fut pas d'un avantage immédiat pour la géographie; mais elle contribua beaucoup à dépouiller les lointaines et longues navigations de ces terreurs qu'y avaient attachées la mauvaise conduite et l'incapacité de quelques commandants. Les négociants anglais furent si encouragés par ses résultats qu'en 1718 ils envoyèrent de nouveau deux vaisseaux dans la mer du Sud. Les capitaines Shelvocke et Clipperton en reçurent le commandement; mais ils se séparèrent bientôt, et le succès de l'entreprise fut compromis comme l'on pouvait s'y attendre par le désaccord de ceux qui la dirigeaient.

Clipperton fut destitué par son équipage dans les Indes orientales, et il mourut de chagrin peu de temps après son retour en Angleterre. Shelvocke captura plusieurs navires et ramena le sien; mais sa conduite envers ses commettants et ses associés fut le sujet d'une juste animadversion; au total, cette expédition fut mal conduite et malheureuse. Cependant les deux commandants publièrent les relations de leurs voyages, et s'ils ne purent se vanter d'aucune découverte importante, ils ajoutèrent au moins beaucoup de particularités dignes d'intérêt à la description de pays encore imparfaitement connus. Ce n'est point sans surprise que l'on voit se développer l'audace et la vigueur avec laquelle les entreprises maritimes furent désormais dirigées, grâce à l'exemple des boucaniers. Dans le court espace de trente-six années (de 1686 à 1722), on ne compte pas moins de six expéditions ayant fait le tour du globe sous les ordres de capitaines anglais; et la traversée du grand Océan Pacifique, qui un siècle auparavant était considérée comme un exploit presque fabuleux, fut volontairement entreprise et heureusement accomplie par Clipperton dans une frêle embarcation de dix tonneaux.

A la même école les Français avaient pris le goût des courses sur l'Océan. Le premier navire de cette nation qui

parut dans la mer du Sud (1667) et dont on ait gardé la mémoire, était commandé par Jean-Baptiste de Lafeuillade; mais en 1712, huit ou neuf corsaires, ses compatriotes, croisèrent sur les côtes du Chili et du Pérou. Lorsque la guerre sembla prête à éclater, en 1719, entre l'Angleterre et l'Espagne, les Espagnols de la mer du Sud prodiguèrent les encouragements aux navigateurs français. En 1720, un bâtiment de Saint-Malo, nommé le Salomon, obtint de vendre sa cargaison à Ylo. Le succès du Salomon frappa tellement l'esprit des négociants de Saint-Malo qu'ils équipèrent immédiatement quatorze bâtiments qui arrivèrent à la fois dans la mer du Sud, au commencement de l'année 1721; c'étaient pour la plupart d'importants navires, et l'un d'eux, nommé la Fleur de Lys, était percé pour soixante-dix canons. Dans la même année, un vaisseau français fit voile de la Chine vers la Nouvelle-Espagne, et, maintenant sa course vers le nord, il arriva dans la baie de Vanderas en moins de cinquante jours, — délai beaucoup plus court que n'en avait demandé jusqu'alors la traversée de l'Océan Pacifique de l'ouest à l'est.

Les Hollandais s'unirent aux attaques qui menaçaient les possessions espagnoles; et dans les Indes occidentales leurs efforts obtinrent de brillants succès. La flottille espagnole fut capturée à la Havane, et les prises s'élevèrent à des sommes immenses. Mais les corsaires sont en général assez mauvais comptables. Les fréteurs particuliers ou les compagnies de négociants qui avaient équipé les armements dont il est question n'en tirèrent aucun profit; et, nonobstant tous ces triomphes, la Compagnie hollandaise des Indes occidentales vit ses affaires réduites à un mauvais état. Elle offrit de vendre ses priviléges à la Compagnie des Indes orientales, soit pour une somme d'argent, soit pour une part d'intérêt, ou simplement en réunissant les deux Compagnies. Mais ces propositions ne furent point accueillies, et les négociants des Indes occidentales durent recourir à quelque autre expédient pour rétablir leur crédit. En 1721, Jacob Roggewein, qui avait amassé une assez grosse fortune au service de la Compagnie des Indes orientales, leur présenta un mémoire renfermant un plan de découvertes dans les terres du Sud.

Cinquante-deux ans auparavant, le père de Jacob avait présenté un projet, de tout point semblable, à la même Compagnie, et en mourant il avait exhorté son fils à ne pas perdre de vue un si important dessein. La ténacité de Jacob Roggewein finit par l'emporter. La Compagnie ordonna que trois vaisseaux fussent mis en état, pour aller à la recherche de pays inconnus, et les plaça sous les ordres de l'auteur du projet. L'objet avoué de cette expédition était un voyage de découvertes; mais il est probable que la Compagnie des Indes occidentales avait aussi le commerce en vue, et voulait, à l'abri de ses priviléges, empiéter sur ceux de la Compagnie rivale.

Les trois navires partirent du Texel le 21 août 1721. Ils étaient mal pourvus d'historiographes, et peu de voyages de découvertes ont été racontés d'une façon plus vague et plus obscure. En approchant du détroit de Magellan, les Hollandais cherchèrent l'île de *Hawkins's Maïden Land*, mais ils ne purent la trouver; cependant ils virent une grande île ayant environ deux cents lieues de circonférence, à laquelle ils donnèrent le nom de *Belgia Austral*. Le commodore Roggewein, dans son zèle de nouvelles découvertes, ne pouvait ou ne voulait pas souvent reconnaître des terres que d'autres avaient vues avant lui. Ce qu'il appelait la Belgique Australienne était un groupe d'îles déjà explorées par les Français, et auxquelles ils avaient donné le nom de Malouines. Le capitaine Strong, commandant d'un corsaire anglais, avait découvert parmi ces îles, en 1690, un large passage qu'il avait appelé le détroit de Falkland (*Falkland sound*); c'est de là que ces îles, dans les cartes anglaises, portent le nom d'îles Falkland. Elles avaient d'abord été appelées du nom de celui qui les avait découvertes, la Terre Sud de John Davis (*John Davis's South Land*); sir Richard Hawkins les nomma bientôt après, en 1593, la Terre Vierge de Hawkins (*Hawkins's Maïden Land*). Par la suite, elles reçurent successivement les noms de Sébaldines, ou îles de Sébald de Weert; de Malouines, ou îles de Saint-Louis; d'îles Falkland, et de Belgique Australienne. Par ce seul exemple de nomenclature confuse, on peut juger combien il est difficile de suivre les premiers navigateurs dans leurs courses sur l'Océan Pacifique.

Après avoir quitté l'île de Juan Fernandez, les Hollandais, se dirigeant à l'ouest nord-ouest, essayèrent de trouver l'île d'Edward Davis. Ils crurent s'être trompés de route ; mais néanmoins ils arrivèrent à cette île, et, voulant à toute force la considérer comme une nouvelle découverte, ils la nommèrent *Paaschen*, ou île de Pâques. Un naturel vint à bord de leur navire, et ils lui offrirent un verre de vin ; mais, au lieu de le boire, il le jeta sur ses yeux. Les Hollandais se procurèrent là des provisions fraîches, et continuèrent leur voyage à l'ouest. Après un mois de course, un des vaisseaux fit naufrage sur des bas-fonds, au milieu d'un groupe d'îles basses qu'on appela, par suite de cet accident, *Verschaadelyk*, ou les Dangereuses : ce sont probablement les îles de Palliser (*Palliser's isles*) de nos cartes anglaises. A vingt-cinq lieues d'Allemagne environ à l'ouest de celles-ci, furent trouvées les *Irrigen*, ou îles du Labyrinthe, fort nombreuses, et toutes d'une belle apparence. Bientôt après les navires hollandais arrivèrent à *Verquikkung*, ou îles de la Récréation, probablement une des îles de la Société, où ils furent hospitalièrement accueillis par les naturels. Lorsque Roggewein parvint à Batavia, la Compagnie hollandaise des Indes orientales lui fit subir les plus sévères traitements : ses navires et leur cargaison furent confisqués au profit de cette Compagnie, et vendus aux enchères. La géographie gagna peu à ce voyage, qui, vu la libéralité avec laquelle l'expédition avait été organisée, ne peut être considéré comme ayant réussi.

La disparution des boucaniers ne mit pas un terme au commerce de contrebande qui existait dans les Indes occidentales, et les Espagnols, qui à la vérité en souffraient le plus, recoururent à des mesures que les autres gouvernements ne pouvaient pas tolérer. Ils s'attribuèrent le droit de fouiller tous les vaisseaux marchands, appartenant à l'Angleterre, qui pouvaient se trouver dans le voisinage de leurs établissements, et des instructions furent données aux gardes-côtes (*guarda costas*) pour qu'ils eussent à retenir et à incommoder autant que possible tous les bâtiments soumis à leur examen, de façon à éloigner les étrangers, et surtout les Anglais qui seraient tentés de se livrer à ce commerce. Ces procédés injurieux et hautains excitèrent des plaintes générales ; et,

après des explications réciproques, le gouvernement anglais exigea péremptoirement que l'Espagne renonçât à prétendre un droit de visite sur les vaisseaux britanniques partout ailleurs que dans les ports espagnols. On n'eut pas égard à cette demande formelle ; aussi, en 1739, les discussions devinrent si vives que des lettres de marque furent délivrées de part et d'autre, et que bientôt après s'ensuivit une déclaration de guerre.

Aussitôt, le gouvernement britannique résolut d'attaquer le commerce et les établissements espagnols dans la mer du Sud ; une escadre spécialement destinée à cette mission fut mise sous les ordres du capitaine Georges Anson, dans le mois de novembre 1739 ; mais on apporta d'imprudents délais à l'équipement de cette flotte, et, faute d'hommes, les vaisseaux restèrent neuf mois dans les ports. Enfin des ordres furent donnés pour que cinq cents invalides, choisis parmi les pensionnaires externes du collége de Chelsea, fussent appelés à compléter les équipages de l'escadre. Cette mesure, remarquablement dure et injuste, eut les plus désastreuses conséquences. Un grand nombre d'invalides désertèrent ; de ceux qui restèrent, la plus grande partie comptait plus de soixante ans, un grand nombre plus de soixante-dix. Il est difficile d'imaginer un spectacle plus triste que l'embarquement de ces malheureux vieillards ; et, pour caractériser en un seul mot l'odieux d'un pareil abus de pouvoir, il suffit d'ajouter que de tous ces vieux soldats envoyés dans la mer du Sud, pas un ne vécut assez pour revoir son pays.

L'escadre fut enfin prête, et partit au commencement de septembre 1740. Elle consistait en six vaisseaux de guerre, portant ensemble deux cent trente-six canons, et en deux vaisseaux d'approvisionnement. Le *Centurion*, sur lequel le commodore s'embarqua, était un beau navire de soixante canons ; le *Gloucester* et le *Severn* en avaient cinquante chacun.

Mais ce voyage remarquable, dont une excellente relation a été écrite par le chapelain du Centurion, n'étendit pas beaucoup les limites de la science géographique ; et nous ne le mentionnons ici que comme appartenant à cette série d'expéditions à la mer du Sud qui, sans avoir les découvertes

maritimes pour objet principal, tendirent cependant à les développer par la facilité qu'elles donnèrent aux voyages à travers l'Océan. Les terreurs qu'inspirait le passage autour du cap Horn sont vivement dépeintes par l'historien de cette expédition. Pour si stérile et désolée que paraisse la Terre de Feu, Staten Land pourtant, de l'autre côté du détroit de Le Maire, la surpasse beaucoup par son aspect sauvage et l'effroyable nudité de ses paysages. Cette île semble entièrement composée de rochers inaccessibles, qui se terminent en pitons aigus amoncelés à une prodigieuse hauteur, et pour la plupart couverts de neiges éternelles. Les montagnes sont séparées par de profonds abîmes presque perpendiculaires, comme si le pays avait été déchiré par des tremblements de terre, et chaque détail concourt à donner à cette côte un sombre caractère de grandeur déserte.

La flotte anglaise avait à peine traversé le détroit de Le Maire lorsqu'un orage éclata, avec une succession tellement multipliée d'ouragans et de pluies qu'elle surprit les marins les plus vieux et les plus expérimentés; la mer, soulevée à d'énormes hauteurs, les tenait sous le coup de terreurs continuelles : « Le Centurion n'était rien sur les vagues déchaînées qui le poussaient et le ballottaient comme si c'eût été un petit bachot. » Plusieurs hommes furent blessés; presque tous furent rendus malades par le roulis excessif du navire; les équipages furent d'ailleurs atteints par le scorbut : aussi l'histoire de cette escadre, tandis qu'elle luttait pour doubler le cap Horn, n'offre qu'une longue et triste scène d'affliction et de détresse extrêmes. Les vieillards moururent rapidement : leurs blessures reçues autrefois, et guéries chez les uns depuis quarante, chez les autres depuis cinquante ans, se rouvrirent par suite du scorbut, et reparurent comme si jamais elles n'avaient été fermées. Deux des vaisseaux de guerre ne purent effectuer leur passage dans la mer du Sud; les autres furent séparés par l'orage, et ne purent se réunir qu'en arrivant à Juan Fernandez. Le Gloucester eut grand'peine à jeter l'ancre à côté de cette île le 25 juillet, après avoir été pendant cent quarante-six jours sous voile dans un océan bouleversé par les tempêtes, circonstance qui n'a peut-être pas sa pareille dans l'histoire de la navigation. Tous les vétérans embarqués

sur ce navire étaient morts pendant un si épouvantable voyage ; et, tandis qu'on débarquait les malades du Centurion dans l'île de Juan Fernandez, douze d'entre eux expirèrent dans les chaloupes. Nonobstant la diminution que la maladie et le mauvais temps avaient fait subir à la force de l'escadre, elle croisa contre les Espagnols avec un véritable succès. La ville de Payta fut pillée ; on fit un grand nombre de prises très-considérables, et enfin Anson, se trouvant auprès de Manille, attaqua et prit le galion d'Acapulco, qui avait à son bord un trésor immense en marchandises et en argent monnayé. Le Centurion demeura quelque temps à Tinian, l'une des îles des Larrons dépeinte dans la relation du voyage comme un véritable paradis terrestre.

Enfin, après une absence de trois ans et neuf mois, le Centurion revint seul en Angleterre, ayant fait le tour du monde. Deux des vaisseaux de guerre, nous l'avons déjà dit, n'avaient pu pénétrer dans la mer du Sud ; deux autres et un bâtiment de provisions, après avoir effectué le passage, se trouvèrent tellement fatigués que l'on ne put en tirer aucun service. L'autre navire de charge avait été renvoyé dès l'Atlantique, et la frégate Wager, séparée du commodore par une bourrasque à son entrée dans la mer du Sud, fit naufrage sur la côte du Chili. Il n'entre ni dans le plan ni dans les limites de cet ouvrage de relater les singulières aventures de l'équipage, dont une grande partie périt, tandis que le reste, après une longue série de souffrances, de crimes et d'efforts inouïs, parvint à regagner la terre natale.

CHAPITRE XXI.

DÉCOUVERTES DES RUSSES.

Premières relations entre la Russie et la Sibérie. — Le Promyshleni. — Commerce créé par Strogonoff. — Aventure de Yermac. — Il défait Kutcham-Khan. — Il se rend maître de la Sibérie. — Il offre ses états au czar. — Bon accueil fait à ses propositions. — Yermac est défait et tué. — Perte de la Sibérie. — Les Russes s'en emparent de nouveau. — Ils approchent de l'Amur. — Expédition de Pojarkof. — Première collision avec les Chinois.— Hostilités entre les deux empires. — Traité de Nerchintsk. — Ambassade russe à Pékin. — Conduite impolitique des Russes.— Ils se font chasser de la Chine. — Traité de Kiachta. — Renseignements obtenus par Michael Staduchin. — Les Tshuktzki sont découverts. — Voyage remarquable de Simoen Deshniew. — Il sort de la mer de glace par le détroit de Behring. — Il fait naufrage. — Il établit un commerce sur la côte. — Destinée de ses compagnons. — Conquête du Kamtschatka. — Taras-Staduchin. — Expédition de Popow contre les Tshuktzki. — Renseignements qu'il recueille concernant l'Amérique.

Au commencement du seizième siècle, la Russie était à peu près un royaume enfermé dans les terres; le peu de côtes maritimes qu'elle avait au nord ne lui donnait à cette époque aucun rapport avec les nations étrangères. L'arrivée de Richard Chancelor à Archangel fut regardée par les Russes comme un événement merveilleux, et les priviléges commerciaux accordés par le czar aux marins anglais furent la récompense de la découverte, faite par leur compatriote, d'une communication entre la mer du Nord et l'Océan Atlantique. La solution de la question relative au passage par le nord-est aurait été de la plus grande importance pour la Russie, si cet empire avait été en état de créer sur-le-champ un commerce à l'étranger; mais la Russie, maintenant si puissante, était trop faible, il y a deux siècles, pour lancer des expéditions maritimes, et même pour s'associer à celles des autres nations. Même au commencement du dix-septième siècle, on ne connaissait point les côtes nord de la Sibérie, au-delà de la rivière Yenisei. On savait que le pays était traversé par des chasseurs et des aventuriers isolés; mais les informations locales qu'ils rapportaient n'avaient jamais été réunies et mises d'accord de façon à servir efficacement la science géographique.

Dans un pays où la population est clair-semée et la société mal organisée, les conquêtes ne tardent pas à suivre les découvertes. Les Russes paraissent avoir eu sur les castes sauvages qui habitaient à l'est de leur pays la même supériorité qu'exerçaient les Espagnols sur les naturels de l'Amérique. En 1558, le czar prit le titre de seigneur de Sibérie ; mais ce nom ne représentait point une autorité aussi étendue que le même souverain la possède aujourd'hui. Les premiers conquérants russes étaient des chasseurs ou des négociants isolés, qui parvenaient à réduire à un état de sujétion indéterminée les faibles tribus avec lesquelles ils faisaient le commerce des fourrures. Comme la justice existe difficilement là où l'égalité n'est pas, les aventuriers russes ne pensèrent jamais à mettre le droit de leur côté dans leurs relations avec les sauvages de la Sibérie ; les mobiles de leurs actions furent toujours l'égoïsme et la cruauté. Les *Promyshleni* (c'est ainsi qu'on appelait ces aventuriers) sont désignés dans un proverbe national comme les avant-coureurs des Cosaques.

Environ vers le milieu du seizième siècle, un négociant d'Archangel, nommé Anika Strogonoff, organisa un commerce d'échange avec les habitants des districts éloignés de la Sibérie qui, chaque année, apportaient dans cette ville des fourrures de choix en quantité considérable ; lorsqu'ils s'en retournaient, on les faisait suivre par des agents russes qui commerçaient avec les indigènes. Ce trafic fut continué pendant plusieurs années, durant lesquelles Strogonoff amassa une fortune considérable. Le czar, appréciant les avantages que pouvait retirer l'empire d'une plus grande extension donnée à ce commerce, résolut de rendre plus sûres et plus nombreuses les voies de communication avec la Sibérie. En conséquence, il envoya des troupes dans ce pays par les chemins qu'avaient jusqu'alors suivis les marchands russes : elles ne paraissent pas avoir pénétré plus loin que le bras occidental de la rivière Oby ; et le principal résultat de cette expédition fut d'arracher à quelques tribus tatares un impôt annuel de peaux de martres. Sur ces entrefaites, Strogonoff obtint du czar de vastes concessions de terres sur lesquelles il fonda des colonies ; et l'une d'elles, peu de temps après, servit de refuge à

l'aventurier célèbre qui fit passer la Sibérie sous la domination russe.

Le czar Ivan Basilievitz étendit ses états jusqu'à la mer Caspienne, et jeta les bases d'un commerce assez actif avec la Perse et la Bucharie. Ces marchands, néanmoins, étaient fréquemment rançonnés par les tribus déprédatrices qui habitent les bords du Don et du Volga : on envoya des troupes contre ces bandits, qui furent attaqués et mis en déroute ; un grand nombre d'entre eux furent tués, le reste échappa par la fuite. Au nombre de ces derniers était un corps de six mille Cosaques, sous les ordres de Yermac Timovief. Cet aventurier audacieux, chassé de ses repaires habituels, se retira avec ses compagnons vers Oral, un des établissements russes fondés depuis peu par Strogonoff; et, reçu hospitalièrement par les commerçants de cette petite ville, il se conduisit avec une modération que sa vie antérieure ne devait pas faire espérer de lui.

Son génie remuant, et la nécessité d'employer les hommes qui marchaient sous ses ordres, lui firent chercher un but d'attaque ; et enfin il résolut d'en venir aux mains avec Kutcham-Khan, l'un des plus puissants princes tatares, dont la principale résidence était à Sibir, petite forteresse sur la rivière Irtish, non loin de l'endroit où maintenant s'élève Tobolsk. Sa première entreprise ne fut pas heureuse ; mais, en 1579, il organisa une seconde expédition : ses soldats étaient cette fois au nombre de cinq mille, tous aventuriers endurcis par la vie des camps, et que le danger n'effrayait pas. Les Russes leur avaient fourni des munitions et des armes à feu ; mais avant qu'Yermac n'atteignît ses ennemis, une marche fatigante de dix-huit mois avait réduit son armée à quinze cents hommes en état de servir. Avec cette poignée de soldats, il n'hésita point à attaquer Kutcham-Khan, qu'il mit en déroute à plusieurs reprises ; et les Tatares furent si frappés par l'indomptable courage et les brillants exploits du chef cosaque, qu'ils se soumirent sans hésitation à son autorité, et consentirent à payer le tribut ordinaire. C'est ainsi que de chef de bandits il passa subitement au rang de prince souverain.

Mais Yermac se convainquit bientôt que sa situation était

précaire ; ses guerriers étaient en petit nombre, les Tatars turbulents et rebelles, et il fallait absolument qu'il renonçât à sa principauté, ou qu'il recourût à l'assistance étrangère. Il préféra la dernière alternative, et offrit ses nouvelles acquisitions au czar de Moscovie, à condition qu'il en recevrait des secours immédiats et efficaces. Cette proposition était accompagnée d'un présent de fourrures choisies parmi les plus rares et les plus précieuses. Son ambassadeur fut reçu à Moscou avec les plus hautes marques de satisfaction. Le czar porta aux nues les services de Yermac, lui pardonna toutes ses offenses passées, et, en témoignage de la faveur qu'il lui rendait, lui envoya une robe de fourrure qu'il avait portée : c'était alors la plus grande marque de distinction que ce souverain pût accorder à un de ses sujets. Il y ajouta une somme d'argent et la promesse d'un secours considérable qui ne se ferait pas attendre. Les renforts promis arrivèrent en effet, et Yermac, suivant avec une activité nouvelle ses plans d'agrandissement et de conquête, remporta plusieurs victoires sanglantes sur les princes du voisinage. Enfin, cependant, Kutcham-Khan parvint à le surprendre durant une nuit sombre, et pendant que ses auxiliaires russes, fatigués d'une longue marche, reposaient négligemment sans redouter aucun danger. Ces derniers furent taillés en pièces sans résistance, et Yermac, en fuyant, périt dans la rivière Irtish. A sa mort, les Russes évacuèrent la Sibérie, mais néanmoins on doit le considérer comme ayant rattaché ce vaste pays à leur empire. Il découvrit, en effet, des routes nouvelles et praticables qui conduisaient au sein de ces régions incultes ; il prouva que les Tatares étaient une proie facile, et qu'une certaine quantité de troupes bien armées pouvaient aisément maîtriser leurs populations disséminées et sans organisation. Trois cents Russes furent bientôt après envoyés en Sibérie ; ils y élevèrent les forteresses de Tobolsk, de Sungur, de Tara, et recouvrèrent aisément tout le territoire qui avait reconnu l'autorité d'Yermac. Ce succès ne fut que le prélude d'acquisitions plus grandes encore : les Russes poussèrent au loin leurs conquêtes; partout où ils apparaissaient, les Tatares étaient ou réduits ou exterminés ; de nouvelles villes s'élevaient, et des colonies s'établissaient dans toutes les directions. Avant qu'un siècle

fût écoulé, cette vaste étendue de pays qu'on appelle maintenant Sibérie, qui s'étend des frontières de l'Europe à l'Océan oriental, et de la mer Glaciale aux extrêmes limites de la Chine, compta au nombre des provinces russes. On aurait peut-être étendu l'occupation beaucoup plus au sud, si la puissance chinoise n'y avait mis obstacle.

L'existence de la grande rivière Amur, qui prend sa source au cœur de la Tatarie, et, parcourant vers l'est plus de trente degrés de longitude, se décharge dans la mer, environ par le 53° de latitude nord, fut pour la première fois révélée aux Russes en l'année 1639. Ce fut à cette époque qu'un Russe ou Cosaque, nommé Kupilof, pénétra jusqu'à la côte orientale. Quatre années plus tard, les Russes essayèrent de se rendre tributaires les nations tatares qui peuplaient les bords de la rivière Amur. Wasilei Pojarkof, qui commandait cette expédition, partit de Jakutzk, ville récemment bâtie sur les bords de la Léna, au mois de juillet 1643, avec une troupe qui ne s'élevait pas à plus de cent trente-deux hommes. Les Tatares, ne leur supposant point d'intentions hostiles, reçurent les étrangers avec leur hospitalité ordinaire; mais lorsqu'ils connurent leurs prétentions insolentes, ils cessèrent de leur fournir des provisions, et un grand nombre de Russes périt par suite de la détresse où ils se trouvèrent jetés. Pojarkof néanmoins persévéra dans son entreprise, et suivit le cours de l'Amur jusqu'aux lieux où elle se jette dans la mer d'Ochotsk. De là il remonta au nord les côtes de cette mer; et dans l'année 1646, il revint à Jakutzk par une route très-différente de celle qu'il avait suivie en allant. Dans le récit qu'il fit de son expédition, il affirmait que toutes les contrées avoisinant l'Amur pouvaient être rangées sous la domination russe, pourvu que le gouvernement consacrât trois cents hommes à cette conquête, et consentît à élever trois *ostrogs* ou forteresses. On peut conclure de là que les régions moyennes de l'Asie étaient, à cette époque, aussi mal peuplées que les provinces septentrionales. Se conformant aux conseils de Pojarkof, le gouvernement russe fit partir, en 1651, une troupe d'environ trois cents hommes qui, après s'être emparés de la ville d'Albasin, située sur les bords de l'Amur, s'embarquèrent pour descendre cette rivière. A peu de jours

de route, ils se trouvèrent devant une place fortifiée appartenant aux Dauri, tribu tatare. Les Russes prirent cette ville sans perdre beaucoup de monde; et ce fut à ce moment de leurs progrès en Tatarie qu'ils se trouvèrent pour la première fois en contact avec les Chinois. Quelques marchands de cette nation étaient dans le fort; et le lendemain du jour où il fut pris, un officier chinois revêtu d'une robe de soie vint rendre hommage au commandant russe, lui adressant une longue harangue dont le sens paraissait être que les Chinois voulaient vivre en paix et en bonne amitié avec les Russes. Cependant les premiers avaient aussi quelques vues sur les tribus qui habitaient le long de l'Amur et des hostilités éclatèrent bientôt entre les deux empires rivaux. Dans les premiers combats les Chinois furent battus; mais lorsqu'ils se furent familiarisés avec l'usage des armes à feu, ils obtinrent une supériorité manifeste sur les Russes, qui ne leur opposaient que des forces très-inférieures. Les profits considérables du commerce avec la Chine, où les fourrures ont une valeur énorme, et aussi la difficulté de soutenir une guerre dans des provinces aussi éloignées du centre de l'empire, disposèrent les Russes à terminer à l'amiable leurs différends avec les Chinois. En conséquence, des négociations furent ouvertes pour déterminer la frontière des deux empires, et pour établir sur des bases solides leurs rapports commerciaux. Les conférences furent tenues sous des tentes dans une plaine inculte qui avoisine la ville de Nerchintsk, où le traité fut signé et scellé par les plénipotentiaires des deux cours. Le premier et le second article de ce traité, qui arrêta le progrès des armes russes dans ces régions, assignèrent pour limites à l'empire russe une chaîne de montagnes qui s'étend au nord de l'Amur, à partir de la mer d'Ochotsk jusqu'aux sources d'une petite rivière appelée Gorbitza, puis cette rivière jusqu'à l'endroit où elle se jette dans l'Amur, et enfin l'Argun, depuis sa jonction avec le Shilka, en le remontant jusqu'à sa source. Les Russes avaient proposé la rivière Amur pour commune limite, et si ce point leur eût été concédé, les profonds détours de cette rivière les auraient amenés jusque dans le voisinage le plus rapproché des provinces nord de la Chine. Par le cinquième article, la récipro-

cité de commerce était accordée aux sujets des deux empires qui seraient pourvus de passeports émanés de leurs cours respectives.

Ce traité, qui fut signé le 27 août 1689, fit perdre aux Russes la navigation de la rivière Amur, dont l'embouchure, ainsi qu'un vaste territoire sur ses rives septentrionales, fut cédé à la nation chinoise. L'importance de cette perte, qui fut peu comprise à cette époque, n'a été sentie que depuis la découverte du Kamtschatka et des îles placées entre l'Asie et l'Amérique. Les produits de ces divers pays auraient pu être facilement transportés par la rivière Amur jusque dans l'intérieur et dans les parties occidentales de la Sibérie. Les choses étant ainsi réglées, le commerce des Russes avec les Chinois prit un rapide accroissement. Pierre-le-Grand, dans la vue de l'étendre encore, envoya à Pékin, en 1692, Isbrand-Ides, Hollandais à son service. Cet ambassadeur demanda et obtint que la liberté de négocier avec la Chine, accordée aux individus isolés par les clauses du dernier traité, fût étendue aux caravanes. En conséquence, on fit construire un caravansérail à Pékin pour la réception des Russes, et durant leur séjour dans cette capitale, ils étaient défrayés de toute dépense par l'empereur de la Chine. En même temps, on permit aux commerçants isolés de se rendre, non-seulement à Pékin, mais jusqu'aux extrémités de la Mongolie. Une espèce de foire annuelle se tenait dans le camp de ces Tatares pour les marchands russes et chinois. Ce rendez-vous devint bientôt une occasion de querelles et de débauches; des plaintes réitérées furent portées à l'empereur de la Chine contre l'ivrognerie et la conduite déréglée de ses hôtes russes. Les façons d'agir de ceux qui séjournaient à Pékin confirmaient ces accusations et leur donnaient un nouveau poids. D'autres circonstances contribuèrent encore à accroître le mécontentement des Chinois; et enfin un rescrit impérial prononça, en 1722, l'expulsion totale des Russes jusqu'alors admis sur les territoires chinois et mongol. Cet ordre fut rigoureusement exécuté et fit immédiatement cesser toutes relations entre les deux peuples. Les choses demeurèrent en cet état jusqu'à l'année 1727, où Ragusinski fut envoyé à Pékin afin d'éteindre les différends qui existaient entre les deux cours. Il réussit dans

sa mission ; et, par le traité de Kiachta, qu'il parvint à conclure, la frontière des deux nations se trouva déterminée de nouveau. Quant au commerce, les principales règles qu'on établit furent celles qui suivent : — On accorda qu'une caravane pourrait tous les trois ans venir à Pékin, pourvu qu'elle ne fût pas composée de plus de deux cents voyageurs. Durant leur résidence dans cette capitale, leurs dépenses ne devaient plus être supportées par l'empereur de la Chine ; ils devaient avertir les Chinois dès leur arrivée aux frontières, où un officier irait les prendre et les accompagnerait jusqu'à Pékin. En même temps les Russes eurent la permission de bâtir une église dans cette ville, et d'y envoyer un certain nombre d'étudiants qui pourraient y résider afin d'apprendre la langue chinoise, privilége précieux d'où la science européenne a tiré moins d'avantages que l'on ne devait en attendre. Ce traité, qui porte le nom de Kiachta, fut conclu le 14 juin 1728 et ratifié par le comte Ragusinski et trois plénipotentiaires chinois, sur les lieux mêmes où Kiachta devait s'élever dans la suite.

Les progrès des Russes dans le nord de la Sibérie s'accomplirent par degrés moins sensibles, et ne furent marqués par aucun de ces événements qui servent comme époque dans l'histoire d'une conquête. Leur premier établissement sur la Léna fut fondé en 1636. Les rivières *Jena*, *Indigirka*, *Alaseia* et *Kolyma* furent successivement découvertes. En 1644, un Cosaque, nommé Michael Staduchin, construisit un fort sur la dernière de ces rivières. A son retour à Jakutzk, il rapporta que dans la mer Glaciale il y avait une grande île s'étendant à l'horizon, de la rivière Jena à la Kolyma, et dont on pouvait voir, sans quitter le continent, une grande partie lorsque le temps était beau ; il ajoutait qu'en hiver, et lorsque cette île est réunie au continent par les glaces qui couvrent la mer, il ne fallait qu'un jour aux habitants de la côte pour y arriver en traîneaux. Il disait encore qu'il avait entendu parler d'une grande rivière nommée *Pogitsha*, à trois ou quatre jours de voyage à l'est de la Kolyma. Le premier voyage entrepris dans cette direction le fut en 1646, par une compagnie d'aventuriers ; ils trouvèrent un canal praticable entre la terre et la glace qui était fermement

appuyée sur les talus de la côte. Après deux jours de navigation, ils jetèrent l'ancre dans une baie où ils trouvèrent une nation, appelée *Tshuktzki*, avec lesquels ils commencèrent à trafiquer; ils ne s'entendaient cependant les uns les autres que par signes, et se tenaient mutuellement sur leurs gardes. Ces premières relations ressemblaient à celles qui, depuis le temps d'Hérodote jusqu'à nos jours, s'établissent avec quelque nation de l'intérieur de l'Afrique. Les Russes plaçaient leurs marchandises sur la grève, et se retiraient; les Tshuktzki prenaient alors ce qui leur convenait, et laissaient en échange des dents d'hippopotame, soit entières soit en morceaux sculptés. Les Russes retournèrent de là dans leur pays. Les dents d'hippopotame, ainsi obtenues, étaient un attrait suffisant pour attirer au nord-est les faiseurs de découvertes. Dans le cours de l'année 1648, sept vaisseaux sortirent de la Kolyma sous les ordres du Cosaque Simoen Deshniew. Un des principaux objets de cette expédition était de découvrir la rivière *Anadir* qui, suivant les informations données aux Russes, traversait un pays populeux. Des sept vaisseaux dont nous venons de parler quatre firent naufrage bientôt après. Les voyages des trois autres comptent parmi les plus remarquables dans l'histoire de la géographie. Il paraît que de la Kolyma ils parvinrent à l'embouchure de la rivière Anadir en passant par le détroit de Behring; mais le journal de cette expédition fut tenu fort imparfaitement, et il n'est point expliqué s'ils doublèrent réellement le cap Nord et firent le tour de la portion nord-est de la Sibérie, ou bien s'ils firent traverser par terre à leurs vaisseaux ce grand promontoire dont le tracé est encore imparfait dans toutes les cartes modernes. Ainsi la plus intéressante partie du voyage reste enveloppée d'un profond mystère. Le récit de Deshniew commence au grand Cap des Tshuktzki, qui est évidemment le cap Est dans le détroit de Behring. « Il est situé, dit-il, entre le nord et le nord-est, et tourne circulairement vers la rivière Anadir. Au-dessus, et à contre-cap, se trouvent deux îles sur lesquelles nous vîmes quelques hommes de la nation des Tshuktzki, lesquels avaient les lèvres percées de trous dans lesquels étaient passés des fragments de dents d'hippopotame. » On sait

maintenant que les hommes revêtus de ces ornements étaient des Américains.

Le vaisseau de Deshniew arriva seul dans la baie d'Anadir, où il fut poussé contre terre et fit naufrage un peu au sud de la rivière ; ses compagnons étaient au nombre de vingt-cinq. Ils errèrent dix semaines, à travers un pays sans bois et sans habitants, avant d'arriver sur les bords d'une rivière. En la remontant ils rencontrèrent une tribu appelée *Anauli*, qu'ils exterminèrent sans aucune provocation; cet acte de barbarie ne fit qu'ajouter à leur détresse.

Sur ces entrefaites, Staduchin s'assurait que la rivière Pogitsha s'appelait aussi l'Anadir, et que la route la plus courte et la plus sûre pour y arriver en quittant la Kolyma se faisait par terre. En conséquence, au printemps de 1650, il entreprit ce voyage, et au mois d'avril il arriva sur les bords de l'Anadir, où, à la grande surprise et au grand plaisir de tous, il rencontra Deshniew et ses compagnons. La découverte de cette route par terre mit fin à tous les efforts tentés jusque-là, pour tourner par mer le pays des Tshuktzki.

Deshniew mit la plus grande activité à faire valoir les avantages de ses découvertes. Il descendit l'Anadir en bateau et reconnut un *korga* ou grand banc de sable qui s'étendait dans la mer vis-à-vis l'embouchure de cette rivière. C'était le rendez-vous d'une multitude d'hippopotames, et cette découverte le mit à même de créer un commerce très-avantageux. Il construisit un navire, pour transporter à Jakutzk les tributs et l'ivoire qu'il avait rassemblés ; cette circonstance donne à penser qu'il avait en effet parcouru, par mer, toute la route de la Kolyma à l'Anadir. Dans ses expéditions au korga, il s'introduisit parmi les tribus des Korjaki, lesquels habitent au sud de la rivière ; et il trouva parmi eux une femme de Jakutzk qui avait appartenu à un de ses anciens associés, Jedot Alexiew. Il apprit d'elle que ses compagnons avaient tous péri victimes du scorbut ou des disputes qui s'étaient élevées entre eux et les indigènes. Les Russes avaient inspiré d'abord le plus grand respect aux habitants qui les regardaient comme autant de dieux et les crurent invulnérables, jusqu'à ce que, se prenant de querelle entre

eux, ces misérables leur eussent laissé voir le sang qui coulait de leurs blessures.

Il est probable que les Russes reçurent des détails concernant le Kamtschatka aussitôt qu'ils furent établis sur l'Anadir. Mais, vers l'année 1696 seulement, une troupe de seize Cosaques pénétra jusqu'à la rivière qui devait plus tard porter ce nom. Ils pillèrent les villages qui l'avoisinaient sous prétexte de lever tribut; et, parmi les objets qu'ils enlevèrent aux Kamtsohadales, se trouvaient certains écrits dans une langue inconnue que depuis l'on s'assura être du japonais. L'année suivante un officier cosaque, nommé Wolodimer-Atlassow, entreprit de conquérir le Kamtschatka. De Jakutzk il voyagea par terre jusqu'à l'Anadir. Il semble n'avoir pas suivi la ligne droite, et remarque qu'entre la Kolyma et l'Anadir se trouvent deux grands caps ou promontoires; le premier, le plus à l'ouest des deux, ne peut, à aucune époque, être doublé par un navire à cause de l'énorme quantité de glaces qui, en toute saison de l'année, garnit ses rivages. Les Kamtschadales n'étaient en aucune façon capables de résister à l'invasion russe. On les représente comme étant d'une stature plus petite que les peuplades même qui habitent au nord de leur pays. Leurs petites figures disparaissent sous la longue barbe qu'ils laissent croître. Ils passent l'hiver sous terre, les mois d'été dans des cabines élevées en quelque façon sur des tréteaux et où ils montent à l'aide d'échelles. Pour conserver leurs provisions animales, ils les enterrent enveloppées de feuilles jusqu'à ce qu'elles soient tout-à-fait en putréfaction. Ils font bouillir leurs repas dans des vaisseaux de terre ou de bois, réchauffant l'eau en y jetant des pierres rougies au feu : « Leur cuisine, dit Atlassow, exhale une odeur si forte qu'un Russe ne la peut point supporter. »

Les Kamtschadales fournirent aux Russes quelques renseignements touchant les îles Kurili *(Kurili islands)*, au sud du Kamtschatka. On apprit ainsi qu'au-delà des îles aperçues du continent il en existait d'autres, dont les habitants vivaient, disait-on, dans des villes murées; que de là il arrivait des vaisseaux portant des hommes, vêtus de soie et de coton, ayant avec eux de la vaisselle de porcelaine. Les Russes

trouvérent aussi, vivant parmi les Kamtschadales, un homme né dans un pays du sud, et qui avait fait naufrage sur la côte du Kamtschatka deux années auparavant. Il avait de petites moustaches, des cheveux noirs, et sa physionomie rappelait le type grec. Lorsqu'il vit des images entre les mains des Russes, il éclata en cris et en pleurs parce qu'elles lui rappelaient son pays natal. De toutes ces circonstances on conclut qu'il était Indien ou Japonais. L'influence des Russes sur les Kamtschadales, comme celle des Européens sur les Américains, eut, tout d'abord, les plus déplorables résultats. Les débris de ces simples tribus, qui survécurent à la conquête de leur pays, dégénérèrent, à ce qu'il paraît, avec rapidité.

Quelques années après l'expédition de Deshniew, un marchand, appelé Taras-Staduchin, suivit la même route que lui, autour de la côte nord. Il partit de la rivière Kolyma dans un petit navire pour faire des découvertes autour du grand cap des Tshuktzki ; ne pouvant parvenir à le doubler, il le traversa par terre jusqu'à la rive opposée, où il construisit d'autres navires. Il représenta l'isthme, qu'il avait ainsi franchi, comme excessivement étroit. Parmi les navigateurs qui prétendent avoir examiné les régions nord-est de la Sibérie, c'est, sans contredit, Staduchin qui donne l'idée la plus claire et la plus complète du chemin qu'il a suivi ; mais il est évident qu'il laissa sans examen une pointe de terre allant vers le nord, et dont il ne détermina point la limite.

Enfin, les Russes attaquèrent ouvertement le pays des Tshuktzki, qu'on n'avait pu jusqu'alors tourner par mer, et que la férocité de ses habitants rendait dangereux à traverser. Les peuplades qui payaient tribut au czar avaient réclamé son assistance contre cette belliqueuse nation. Les Tshuktzki firent bravement face aux Russes, et néanmoins ils furent vaincus ; mais leurs prisonniers se tuèrent l'un l'autre, préférant la mort à une captivité honteuse.

Les premiers combats livrés à ces courageux sauvages eurent lieu en 1701. Dix ans après, un Cosaque, Peter Sin-Popow, suivi seulement de deux compagnons, fut envoyé dans le pays des Tshuktzki, pour les exhorter à la soumission et les déterminer, si cela se pouvait, à donner des otages. Il ne remplit point le premier objet de sa mission ; mais

à son retour, il donna les détails suivants sur le pays et ses habitants :

« Le Nos-Tshuktzki est entièrement privé d'arbres. Sur les rivages qui avoisinent le Nos, on trouve des dents d'hippopotame en quantités considérables. Les Tshuktzki, lorsqu'ils contractent quelque engagement solennel, prennent le soleil à témoin de leur fidélité à le remplir. Quelques-uns d'entre eux possèdent des troupeaux de rennes apprivoisés, ce qui les oblige à changer souvent de résidence; mais ceux qui sont moins favorisés de la fortune habitent les côtes des deux côtés du Nos, près des grèves où les hippopotames abordent d'ordinaire; ces animaux et le poisson font leur principale nourriture. Les Tshuktzki ont des habitations creusées dans la terre. Vis-à-vis du Nos est une île que l'on voit, selon eux, à une grande distance, et qu'ils appellent le *Grand Pays* (ceci doit sans aucun doute se rapporter à l'Amérique). Les habitants de cette terre percent leurs joues, et, dans les trous qu'ils y font, placent comme ornement des morceaux sculptés de dents d'hippopotames. Ils parlent une autre langue que les Tshuktzki avec lesquels ils sont en guerre de temps immémorial. Comme ces derniers, ils se servent de flèches et d'arcs.» Popow vit dix individus de ce pays prisonniers des Tshuktzki et qui avaient les joues percées, ainsi qu'il vient d'être dit. Pendant l'été, on arrive à cette terre en un jour dans les barques ou *baidars*, qui sont construits avec des os de baleine et recouverts en peaux de phoques. En hiver, il ne faut pas plus de temps à un bon traîneau mené par un équipage de rennes. Le voyageur russe ne vit, sur le Nos, d'autres animaux sauvages que des renards rouges et des loups; encore n'étaient-ils pas nombreux, à cause de la rareté des bois. Mais dans l'autre terre (le grand pays) on lui dit : « qu'il y avait en grande quantité toute sorte d'animaux, tels que des martres, des zibelines, des renards de diverses espèces, des ours, des loutres de mer, etc. Les habitants ont aussi de grands troupeaux de daims apprivoisés. » Suivant les calculs de Popow, le nombre des Tshuktzki habitant le Nos, en comptant ceux qui ont des rennes et ceux qui résident sur la côte, était d'au moins deux mille hommes. Ils affirmaient que le peuple du Grand Pays

était trois fois plus nombreux. « Les Tshuktzki calculaient que le voyage de l'Anadir au Nos, avec des rennes chargés, et par conséquent à petites journées, devait durer dix semaines; mais ceci suppose qu'on ne serait point retenu en route par les tempêtes qu'accompagnent fréquemment des tourbillons de neige. » Quelques années après le voyage de Popow (en 1718), plusieurs Tshuktzki du Nos allèrent faire leur soumission au fort d'Anadir, et ajoutèrent quelques particularités aux renseignements que notre voyageur avait recueillis. Vis-à-vis du Nos, disaient-ils, se trouve une île de moyenne grandeur et sans arbres; une demi-journée de voyage en baidar suffit pour y arriver; au-delà est un grand continent qu'on aperçoit de l'île, quand le temps est beau. Ce dernier pays renferme d'immenses forêts où le gibier abonde.

CHAPITRE XXII.

DÉCOUVERTES DES RUSSES.

La Russie ambitionne de communiquer avec l'Amérique. — Expédition projetée par le czar Pierre. — Ses instructions. — Premier voyage de Behring. — Résultat. — L'Amérique marquée sur les cartes russes. — Expédition de Schestakoff. — Sa destinée. — Marche extraordinaire de Paulutski. — Voyage de Krupishef. — Il découvre l'Amérique. — Effet de cette découverte. — Il essaie une navigation sur la mer Glaciale. — Vaisseau japonais naufragé sur le Kamtschatka. — Spangberg visite la terre de Yedzo. — Conduite des Japonais à l'égard de Walton. — Second voyage de Behring et de Tschirikof. — Ils sont séparés. — Behring arrive en Amérique. — Rapports avec les naturels. — Détresse des Russes. — Le vaisseau est poussé par la tempête. — Hivernage dans une île déserte. — Mort de Behring. — Les débris de son équipage parviennent à s'échapper. — Voyage de Tschirikof. — Découverte des îles Aleutiennes. — Etablissements des Russes.

La Russie, essayant sans relâche d'étendre vers l'est un empire déjà trop vaste, poussa de ce côté ses voyages de découvertes jusqu'à l'extrême limite de l'Asie, et n'abandonna pas l'espérance d'ajouter un jour à ses immenses possessions dans l'ancien monde une partie du continent nouveau. Ses vues à cet égard n'étaient point dénuées de quelque raison.

Les Cosaques, ses émissaires, devaient nécessairement finir par atteindre l'Amérique. En effet, soit que les deux continents fussent unis au nord et n'en formassent qu'un seul, soit qu'ils fussent au contraire séparés par un détroit, on ne pouvait pas supposer d'obstacle capable d'arrêter d'une manière définitive les progrès de ces aventuriers intrépides.

D'un autre côté, il n'était pas probable que des chasseurs entièrement étrangers à la navigation, ou qui risquaient seulement les chances de mer, de temps en temps, sans autre but que de poursuivre le gibier dans les îles qui avoisinent la côte du Kamtschatka, il n'était pas probable, disons-nous, qu'ils pussent se procurer des documents certains sur la situation relative de l'Asie et de l'Amérique. Un chasseur ignorant pouvait fort bien aborder sur ce dernier continent, et, n'y trouvant point d'autres animaux ou d'autres productions du sol que ceux des rivages de l'Asie, ou des îles intermédiaires, s'en revenir sans avoir la conscience de sa découverte. On ne devait attendre de renseignements certains à cet égard que d'une expédition spéciale dont le commandement aurait été confié à un habile marin. Pierre-le-Grand, à l'ambition duquel la moitié d'un continent ne semblait pas suffire, et qui d'ailleurs s'engageait volontiers dans tout projet grand et libéral, traça de sa propre main, peu de jours avant sa mort, des instructions pour un voyage dont le but était de s'assurer si l'Asie était ou non séparée de l'Amérique par un détroit. Ses instructions prescrivaient :

1° De construire un ou deux vaisseaux au Kamtschatka ou dans toute autre région de l'Océan oriental.

2° De s'en servir pour examiner les côtes au nord et à l'est; et, puisque leurs limites n'étaient pas connues, de voir si elles n'étaient pas contiguës à l'Amérique.

3° De s'assurer s'il n'y avait dans ces régions aucun port appartenant aux Européens. Il fallait de plus tenir un journal exact de tout ce qui serait découvert et le rapporter à Saint-Pétersbourg.

Le czar désirait d'abord que l'ensemble de la navigation, le long de la côte nord de l'Asie, fût en même temps précisé: dans ce but, deux vaisseaux reçurent l'ordre d'aller d'Ar-

changel à la mer Glaciale. Mais cet essai ne fut point heureux. L'un des navires fut cerné par les glaces et ne put en conséquence avancer plus loin; l'autre disparut, et on n'a jamais rien su de son sort. Les officiers choisis pour commander l'expédition à l'est étaient le capitaine Vitus Behring, Danois de naissance, et Alexoï Tschirikof, officier russe. Behring était capitaine commandant, ou commodore, dans la marine russe, et il avait donné au service du czar de nombreuses preuves de son zèle et de son habileté.

Il partit de Pétersbourg aussitôt qu'il eut reçu ses ordres. Les officiers et les marins qui devaient servir sous lui, ainsi que les charpentiers et autres ouvriers dont il était accompagné, avaient également à se rendre d'abord de Pétersbourg aux confins les plus reculés de la Sibérie. On proposa de construire un navire à Ochotsk, lequel transporterait tous les hommes et toutes les provisions de l'expédition jusqu'au Kamtschatka, où un autre navire était sur le chantier, de façon à ce que le voyage de découverte se fît avec ces deux vaisseaux de conserve. De tels préparatifs demandaient beaucoup de temps et de travail, aussi trois années s'écoulèrent-elles avant qu'ils fussent achevés.

Le 14 juillet 1728, l'expédition sortit de la rivière de Kamtschatka. En trois semaines environ elle arriva au 64° 30' de latitude; là, huit hommes montés sur une barque de cuir vinrent, en ramant vers le navire, demander aux Russes d'où ils venaient et quel était l'objet de leur voyage. L'un d'eux vint même à bord en nageant sur des outres en peau de phoques. Ils dirent qu'ils appartenaient à la nation des Tshuktzki, et l'on parvint à se faire entendre d'eux au moyen d'un interprète korjak. Ils désignèrent au nord une petite île que par la suite les Russes ont nommée l'île de Saint-Laurent. Behring n'avança pas au-delà du 67° 18' de latitude, parce que, n'apercevant de terre ni au nord ni à l'est, il crut avoir acquis la preuve que l'Amérique et l'Asie étaient séparées, et remplit ainsi l'unique objet de sa mission. En réalité, il avait dépassé d'environ un degré et un quart la pointe orientale de l'Asie, et, sans le savoir, il avait traversé le détroit qui sépare l'ancien et le nouveau monde. La postérité a néanmoins attaché le nom de Behring à ce détroit. Les mêmes naviga-

teurs entreprirent l'année suivante le même voyage, et sans acquérir aucune certitude nouvelle.

Il est remarquable que dans ses voyages Behring n'a pas discerné une seule fois la côte d'Amérique; il ne semble même pas avoir dirigé vers l'est son voyage de découverte. Cependant l'existence d'une terre dans cette direction avait déjà été constatée ; elle figurait même sur beaucoup de cartes dressées d'après les renseignements antérieurs. Un colonel de Cosaques, nommé Schestakoff, avait publié, en 1626, à Pétersbourg, une carte où figurait une île située sur la mer Glaciale à deux jours environ de l'embouchure de la rivière Kolyma ; et au-delà de cette île, à une distance à peu près égale vers le nord, il avait placé une côte désignée sous le nom de *Grand Pays*. Une autre carte, dressée par un habitant de Jakutzk, représentait deux îles à l'est du pays des Tshuktzki : la plus éloignée était environ à deux jours du continent; au-delà de ces îles était figuré un grand pays rempli de forêts et abondant en gibier, dont les habitants, dit cette carte, étaient appelés par les Tshuktzki *Kitchin-Eljœt*.

Tandis que Behring achevait son voyage au nord, le colonel Schestakoff proposait au gouvernement russe « de réduire les Tshuktzki, de vérifier l'étendue de leur pays, et d'examiner en détail les îles Schantariennes. » Ses vues coïncidaient avec celles du gouvernement, et, en 1727, il fut promu au commandement des forces que l'on jugea suffire à l'exécution de ses plans. Dmitri-Paulutski, capitaine de dragons, lui fut adjoint avec une autorité indépendante; on mit à leur disposition quatre cents Cosaques, outre les garnisons qui résidaient dans la juridiction de Jakutzk.

Schestakoff se rendit au fond du golfe de Peshina, où se trouvaient toutes les forces militaires des Tshuktzki. Sa petite troupe n'excédait pas cent cinquante hommes; néanmoins il résolut de livrer bataille. Frappé d'une flèche dès le commencement de l'action, il succomba et sa troupe fut complètement mise en déroute. Cependant Paulutski avait rassemblé deux cent quinze Russes et deux cent vingt volontaires sibériens pour une expédition dans le pays des Tshuktzki. Il partit de la forteresse construite sur l'Anadir, le 12 mars 1731; s'avançant d'abord au nord-est, puis à l'est, et enfin directe-

ment au nord, jusqu'à ce que, après deux mois de voyage, il arriva au bord de la mer Glaciale, près de l'embouchure d'une grande rivière. Continuant sa route, il marcha durant quinze jours le long de la côte, la plupart du temps sur la glace, et quelquefois à une si grande distance de terre, qu'il n'apercevait plus l'embouchure des rivières. Enfin, le 7 juin, il rencontra l'armée des Tshuktzki. Il les somma de se soumettre à la domination russe, et sur leur refus il les attaqua et les battit. Les Russes se reposèrent huit jours après ce combat, et continuèrent ensuite leur marche à l'est. Ils traversèrent deux rivières qui se jettent dans la mer Glaciale, et livrèrent aux Tshuktzki deux autres batailles aussi heureuses que la première. Le dernier de ces engagements eut lieu le 14 juillet. Parmi les morts qui restèrent sur le champ de bataille, on trouva un homme dont la lèvre supérieure avait été percée pour recevoir des ornements en dents d'hippopotame sculptées. D'après cette circonstance, on doit conjecturer que c'était un Américain. Paulutski et ses hommes passèrent par terre de la mer Glaciale aux rivages de l'Océan oriental, non pas sur un isthme étroit, mais à une distance considérable de la mer, et en laissant à leur gauche une pointe de continent dont ils ignoraient l'étendue. Quand ils arrivèrent près de ce cap, que l'on supposait être la portion la plus septentrionale du continent vu par Behring, ils revinrent à l'intérieur, et rentrèrent le 21 octobre dans la forteresse d'où ils étaient partis. Cette marche extraordinaire autour de l'extrémité la plus reculée de la Sibérie, continuée en partie sur la mer Glaciale, et en partie sur le territoire d'un ennemi courageux et déterminé, fut accomplie en six mois. Le courage et la patience des Russes pouvaient seuls suffire à une telle entreprise.

Sur ces entrefaites, un Cosaque, nommé Krupishef, avait reçu ordre d'équiper un navire et de faire voile autour du Kamtschatka jusqu'au pays des Tshuktzki, afin de coopérer avec les forces de terre sous les ordres de Schestakoff et de Paulutski. Krupishef partit, en conséquence, et demeura quelque temps sur la côte des Tshuktzki, sans recevoir aucune nouvelle des deux chefs russes. « Un ouragan le chassa de la pointe de terre où le voyage de Behring s'était achevé :

il fit voile vers l'est et trouva d'abord une île, puis un pays d'une grande étendue. Aussitôt qu'ils furent en vue de cette terre, un homme vint à eux dans un canot pareil à ceux des Groënlandais. Tout ce qu'ils purent comprendre dans ses paroles fut qu'il habitait un vaste pays où il y avait beaucoup de forêts et d'animaux sauvages. Les Russes suivirent la côte deux jours entiers sans pouvoir y aborder; puis une tempête survint, et ils retournèrent au Kamtschatka. »

Ce voyage de Krupishef compléta la découverte du détroit de Behring, et prouva la proximité des continents d'Asie et d'Amérique. Le gouvernement russe se trouva encouragé à poursuivre ses recherches. Behring, ainsi que les officiers qui avaient servi sous lui dans son voyage au nord, reçurent des marques de distinction, et une multitude de plans furent formés pour des expéditions et des entreprises maritimes. L'un des projets était de créer, s'il était possible, un système complet de navigation entre Archangel et le Kamtschatka; un autre, dont Behring lui-même devait surveiller l'exécution, était de découvrir la distance exacte entre le Kamtschatka et la côte d'Amérique qui lui est parallèle. Le premier de ces projets ne s'est jamais accompli; plusieurs expéditions sont parties pour examiner la côte nord de la Sibérie, mais toutes ont fini misérablement. La navigation de l'Yenisei à la Léna n'a jamais pu se terminer, et beaucoup d'hommes courageux ont perdu la vie à l'essayer; le promontoire Taïmura, qui s'étend jusqu'au 78° de latitude, et qui est toujours environné par une immense barrière de glace, élève un obstacle insurmontable aux efforts du navigateur.

Vers le temps où ces plans divers s'agitaient, un accident extraordinaire vint donner une impulsion nouvelle à l'ardeur du gouvernement russe pour les découvertes géographiques. Un vaisseau japonais, chargé de soie, de coton, de riz et poivre, fut poussé par la tempête à une grande distance de la terre, et après avoir été ballotté durant plusieurs mois en mer, fit naufrage sur la côte extérieure ou orientale du Kamtschatka. L'équipage descendit à terre et sauva la plus précieuse partie de la cargaison. Les Cosaques qui stationnaient près de là vinrent bientôt vers les naufragés, et les présents que ceux-ci leur offrirent n'ayant pas rempli leur attente, ils les

attaquèrent et les massacrèrent tous, à l'exception d'un vieillard et d'un enfant âgé de onze ans. L'officier cosaque fut dans la suite puni pour ce crime, et les deux Japonais échappés au massacre arrivèrent à Pétersbourg en 1732. Cette affaire attira l'attention du gouvernement vers le Japon, pays avec lequel les Russes désiraient depuis long-temps établir des rapports; mais il leur parut d'abord convenable de fixer géographiquement la position respective des deux pays.

En 1739, le capitaine Martin Spangberg, qui avait accompagné Behring dans son voyage au nord, et le lieutenant William Walton partirent pour une expédition dont le principal objet était de déterminer la situation exacte du Japon par rapport à la Sibérie. Comme ils quittaient les îles Kurili, une tempête les sépara. Spangberg parvint à la côte du Japon par les 38° 41' de latitude nord. Il vit un grand nombre de vaisseaux japonais croisant le long de la côte; le pays paraissait dans un bon état de culture et couvert de villages. Les Russes, craignant de descendre à terre, demeurèrent sous voiles. En un seul jour on compta près du vaisseau de Spangberg plus de soixante-dix-neuf bateaux pêcheurs, et l'on remarqua qu'au lieu de fer les Japonais se servaient de bronze et de cuivre dans la construction de leurs navires. Enfin arriva près du vaisseau russe une grande embarcation dans laquelle, outre les rameurs, se trouvaient quatre hommes en habits brodés dont l'extérieur annonçait des personnages de distinction; ils furent invités à entrer dans la cabine; en entrant ils saluèrent jusqu'à terre, les mains au-dessus de la tête, et demeurèrent dans cette posture jusqu'à ce que le capitaine les eût engagés à se relever. On leur présenta un globe et une carte marine sur laquelle ils désignèrent aussitôt leur pays qu'ils appelaient *Niphon*. Spangberg crut avoir rempli l'objet de son voyage, et fit voile, en conséquence, pour revenir en Russie. Par les 43° 50' de latitude, il trouva une grande île près de laquelle il jeta l'ancre. Les habitants portaient des bottes de cuir pareilles à celles des Kamtschadales et des naturels des îles Kurili. Ils parlaient la même langue que ces derniers, mais différaient d'eux en ce qu'ils avaient le corps entier couvert d'un long poil. Apercevant une horloge à bord, ils tombèrent à genoux comme pour l'adorer.

Walton parvint à la côte du Japon vers les 38° 17' de latitude. A la suite d'une flotte de bateaux pêcheurs, il se trouva conduit dans un port situé en face d'une grande ville. Un vaisseau japonais s'approcha de celui de Walton, et, par des gestes empreints d'une grande politesse, le commandant invita les Russes à débarquer. Ceux-ci envoyèrent en conséquence une chaloupe avec deux barils d'eau vides et quelques objets à offrir en présents. Le rivage était couvert de Japonais accourus en foule pour voir les étrangers; et au moment où la barque arriva, ils offrirent de bonne grâce leurs services pour remplir les barils d'eau douce. La ville paraissait composée d'environ quinze cents maisons, quelques-unes en pierre, d'autres en bois, et s'étendait environ à deux milles au bord de la mer. Un des habitants invita poliment Kasimerof, qui commandait la chaloupe, à se rafraîchir dans sa maison. Du vin, des fruits et des confitures lui furent présentés dans des vases de porcelaine. De nombreux magasins ornaient les rues, et le pays environnant était couvert d'une riche culture en grains et pois. Plus tard les Japonais visitèrent le vaisseau et organisèrent un petit commerce avec l'équipage russe. Walton navigua plus de quatre-vingt-dix lieues au sud en suivant toujours la côte orientale du Japon. Les habitants étaient partout fort disposés à nouer des relations avec les Russes; mais un officier intervint à la fin, et prohiba formellement les visites au vaisseau. En conséquence, Walton retourna au Kamtschatka. Le voyage de Spangberg et de Walton fut le premier durant lequel les Russes suivirent dans la mer du Sud un chemin déjà ouvert par d'autres nations européennes.

Ce fut seulement le 4 juin 1741 que Behring et Tschirikof partirent pour la troisième fois du Kamtschatka avec l'intention, lorsqu'ils auraient atteint le 50° de latitude nord, de diriger leur course à l'est jusqu'à ce qu'ils fussent parvenus au continent américain. Le 20 du même mois, les navires furent séparés par une tempête, et le temps de brouillards qui lui succéda les mit dans l'impossibilité de se rejoindre.

Le 18 juillet, Behring découvrit le continent américain par la latitude de 58° 28'; et, suivant ses calculs, à 50' à l'est de la méridienne de Petro-Pawlowska (Saint-Pierre et

Saint-Paul). La terre apparut avec un aspect de sombre grandeur. Des montagnes fort élevées, couvertes de neige, paraissaient s'étendre au loin dans l'intérieur; et l'un des sommets dominait de beaucoup les autres. Steller, naturaliste et médecin allemand attaché à l'expédition, déclara qu'il n'avait jamais vu une si haute montagne dans la Sibérie; il lui donna le nom de mont Saint-Elias. Les deux promontoires les plus voisins furent appelés le cap Saint-Elias et le cap Hermogènes. Le 20, Behring jeta l'ancre auprès d'une petite île voisine du continent. On y trouva quelques huttes, mais les habitants avaient pris la fuite. Les Russes emportèrent quelques poissons séchés et d'autres provisions, laissant des couteaux, du tabac et quelques autres bagatelles en échange. En se remettant en mer, et lorsqu'il voulut naviguer au nord, Behring s'aperçut que le rivage du continent déclinait vers le sud-ouest. Il se fraya un chemin avec assez de difficulté à travers la chaîne d'îles qui borde la grande péninsule d'Alaska. Une de ces îles ou peut-être un petit groupe reçut le nom de Schumagin; c'était celui d'un marin russe qui y fut enterré.

On aperçut dans une de ces îles quelques hommes occupés à la pêche, et les Russes s'approchèrent d'eux dans une barque, accompagnés d'un Korjak dont ils espéraient pouvoir se servir comme interprète. Il y avait sur le rivage neuf Américains et autant de canots, mais ni femme ni habitations d'aucune espèce. Ces sauvages ne purent comprendre le Korjak, mais ils s'aperçurent tout aussitôt qu'il différait des Russes et se rapprochait davantage de leurs compatriotes. Trois Russes abordèrent avec le Korjak, et attachèrent la chaloupe à un rocher. En retour de cette confiance, un Américain, le plus vieux de la bande, entra dans cette embarcation. On lui présenta un verre d'eau-de-vie; mais lorsqu'il le porta à ses lèvres, la force de cette boisson l'étonna et l'alarma au point qu'il se crut trahi, et que, pour apaiser ses craintes, il fallut le mettre à terre. Les Russes se retirèrent alors vers leur chaloupe; mais le Korjak fut retenu par les Américains, qui paraissaient avoir pris du goût pour lui. Il poussait des cris lamentables, suppliant les Russes de ne point l'abandonner; et ceux-ci enfin se déterminèrent à tirer en l'air deux coups de fusil qui produisirent tout l'effet qu'on en pouvait atten-

dre : les détonations, répétées par les îles environnantes et par les hautes montagnes du continent, semblèrent venir de tous côtés; sur quoi les Américains, effrayés au-delà de toute expression, et se jetant la face contre terre, laissèrent s'échapper le Korjak. Le lendemain, ils vinrent autour du vaisseau, montés sur leurs canots, et apportèrent une baguette ornée de plumes servant comme calumet ou gage de paix. Ils offrirent des présents et paraissaient disposés à faire plus ample connaissance avec les étrangers ; mais l'ancre fut levée, le vent fraîchit, et il leur fallut retourner à terre en toute hâte. Au moment où le vaisseau s'éloignait d'eux, ils le saluèrent de plusieurs acclamations.

A la fin de septembre, lorsque le navire quitta les îles Schumagin, le vent soufflait constamment de l'ouest; le temps était humide et brumeux. La plus grande partie de l'équipage, attaquée du scorbut, se trouvait hors de service ; de sorte que, par une saison d'orages et dans des mers inconnues, le vaisseau voguait, pour ainsi dire, à la merci des flots.

Behring lui-même était depuis quelque temps dans un tel état d'affaiblissement et de souffrances qu'il ne pouvait plus veiller aux manœuvres de son bâtiment.

Le 4 novembre, par le 50° de latitude nord, la terre se montra de nouveau devant les voyageurs ; et le jour suivant on résolut de se diriger vers elle, le navire ayant besoin de réparations, et le scorbut faisant d'effrayants ravages parmi les matelots. La mer était haute lorsque le vaisseau approcha du rivage, et il heurta contre un rocher. Heureusement une grande vague le fit passer par-dessus le récif ; mais l'état du navire, celui de l'équipage et la saison de l'année démontraient évidemment qu'il fallait à toute force hiverner dans cette île. Ceux qui pouvaient encore travailler allèrent immédiatement à terre afin d'y préparer le logement des malades ; ce qu'ils firent en creusant des trous dans des monticules sablonneux voisins d'un ruisseau qui descendait d'une montagne vers la mer; les voiles servirent de toiture. Quelques hommes s'aventurèrent à explorer l'île ; ils n'y trouvèrent ni arbres ni traces d'habitation. L'intérieur fourmillait de renards bleus et blancs ; mais leur fourrure n'était pas aussi belle que

celle des renards de Sibérie. La vue des hommes ne les effrayait pas le moins du monde. Les loutres de mer abondaient sur la plage ; leur chair était si coriace que les dents pouvaient à peine l'entamer ; mais le médecin Steller la considérait comme un spécifique contre le scorbut. Les intestins furent réservés aux malades. On tuait, du reste, ces animaux non-seulement comme nourriture, mais aussi pour avoir leurs peaux, dont il se fait un grand commerce entre les Russes et les Chinois. L'équipage en recueillit environ neuf cents dans cette île, et sur ce nombre Steller en eut un tiers pour sa part, que les marins lui déférèrent en reconnaissance de ses soins et de ses attentions pour les malades. Une baleine morte qui fut jetée snr la côte devint leur ressource pour les jours où ils ne trouvaient rien de mieux. Ils l'appelèrent leur Magasin.

Trente hommes de l'équipage moururent dans l'île ; l'infortuné Behring y expira le 8 décembre. On peut dire qu'il fut presqu'enterré vivant ; car le sable s'éboulant autour du trou dans lequel il gisait, et venant à couvrir ses pieds, il ne voulut pas souffrir qu'on l'écartât, s'imaginant que cela le réchaufferait : l'éboulement continua ainsi par degrés jusqu'à ce qu'il fut à demi couvert ; en sorte que, lorsqu'il fut mort, il fallut le déterrer pour le replacer ensuite dans une fosse mieux disposée.

Le 6 mai, les débris de l'équipage, au nombre de quarante-cinq individus, commencèrent à construire une embarcation avec la charpente que le naufrage leur avait laissée, afin de retourner au Kamtschatka. Les charpentiers étaient tous morts ; mais un Cosaque nommé Starodubzof, qui avait travaillé quelque temps dans un chantier maritime à Ochotsk, entreprit de diriger les travaux. Le nouveau bâtiment fut lancé le 10 du mois d'août, et les naufragés partirent le 16 ; mais en butte aux vents contraires, ils n'atteignirent que le 25 la côte du Kamtschatka. Le 27, ils jetèrent l'ancre dans la baie de Saint-Pierre et Saint-Paul. Leur navire avait si bien supporté la traversée que le Cosaque Starodubzof fut promu, en récompense de cet éclatant service, au rang de *simbojarski*, ce qui est un degré de la noblesse sibérienne. Behring laissa son nom à l'île sur laquelle il etait mort.

Maintenant il est temps de revenir à Tschirikof, dont le voyage, moins malheureux que celui de son commandant, fut cependant hérissé de difficultés et de souffrances. Après s'être séparé de Behring, le 20 juin, il fit voile vers le continent américain, où il arriva par les 55° 36' de latitude. La côte qui se présentait à lui était ardue et stérile ; gardée, en quelque sorte, par des rochers, et sans une seule île qui pût lui offrir abri. Il jeta l'ancre néanmoins, et envoya la plus grande de ses chaloupes, avec ordre de toucher à terre aussitôt qu'elle le pourrait. Plusieurs jours s'écoulèrent sans qu'elle reparût. Il envoya la seconde chaloupe pour savoir la cause de ce retard; mais celle-ci éprouva sans doute le même sort que la première : on ne sait ce qu'il advint de l'une et de l'autre. Quelques canots montés par des Américains arrivèrent de la côte, peu de jours après, pour examiner le navire; mais ils semblaient craindre d'en approcher. Tschirikof, désespérant de revoir ses hommes, résolut de quitter la côte, et arriva au Kamtschatka vers le commencement d'octobre.

Bientôt après le retour de l'équipage de Behring, quelques Kamtschadales s'aventurèrent à visiter l'île où était mort ce célèbre navigateur, et où les loutres marines avaient coutume de venir en grand nombre. Ce fut à cette occasion que l'on découvrit, sans beaucoup de peine, *Mednoï-Ostroff*, ou l'Ile-de-Cuivre, qui tire ce nom des masses de cuivre naturel trouvées sur ses rivages; elle est en vue de l'île Behring. Ces deux petites terres inhabitées furent, pendant quelque temps, les seules îles connues, jusqu'à ce que le petit nombre d'animaux marins qu'elles pouvaient renfermer dans leurs étroites limites fût peu à peu épuisé par les chasseurs russes ; alors on tenta d'autres expéditions. Plusieurs des vaisseaux qui partirent en ces occasions furent poussés par le mauvais temps vers le sud-est, et découvrirent ainsi les îles Aleutiennes, qui abondent en animaux à fourrures, et sont médiocrement peuplées. De l'année 1745, où ces îles furent visitées pour la première fois, jusqu'en 1750, où leur premier tribut de fourrures fut apporté à Ochotsk, le gouvernement russe paraît n'avoir pas été complètement informé de leur découverte. En 1760, le gouverneur de Tobolsk porta son attention sur leur existence, et, jusqu'à cette époque, toutes

les découvertes postérieures à celles de Behring se firent, sans l'intervention de la cour, par des marchands isolés, et dans des navires équipés à leurs frais. C'est sur ces îles Aleutiennes, et sur plus de trois cents lieues de côtes au-delà du cercle polaire, que l'infatigable industrie des Russes a placé les nombreux établissements et les factoreries, à l'aide desquels s'opère aujourd'hui le grand et avantageux commerce de fourrures, qui met l'empire russe en relation avec la Chine.

CHAPITRE XXIII.

VOYAGES DE BYRON, WALLIS, CARTERET, ETC.

Motifs qui poussaient les Français à faire des découvertes géographiques. — Les îles Falkland. — Les forêts simulées. — Le gibier apprivoisé. — Établissement fondé par Bougainville. — Voyage du commodore Byron. — Ses instructions. — Recherche de l'île Pepys. — Rapports avec les Patagons. — Le port Egmont. — Les îles du Désappointement. — Les îles du roi Georges. — Tinian. — Wallis et Carteret. — Leur séparation. — Wallis arrive à Otahïti. — Conduite des naturels. — Carteret découvre l'île Pitcairn. — Les îles Salomon. — La Nouvelle-Irlande. — Les îles Falkland rendues à l'Espagne. — Voyage de Bougainville autour du monde. — Anecdotes de Baré. — Les Nouvelles-Cyclades. — La Louisiane.

Lorsque Georges III monta sur le trône d'Angleterre, la civilisation et la science avaient fait d'assez grands progrès pour que les intérêts de cette dernière fussent de quelque poids, même dans les calculs politiques. Le jeune monarque lui-même avait un goût très-prononcé pour les études géographiques, et le désir qu'il manifestait d'illustrer son règne par quelques importantes découvertes trouva toute sorte d'eneouragements auprès de ses ministres, que poussaient des sentiments beaucoup moins désintéressés.

Pendant les guerres qui avaient récemment agité l'Europe, les corsaires des nations ennemies, croisant dans les mers du Sud, avaient fait une triste expérience des dangers qui accompagnaient cette navigation lointaine. Les Français, qui avaient eu beaucoup à souffrir de la supériorité maritime con-

quise par l'Angleterre, et qui se trouvaient complètement expulsés de leurs établissements du Canada, commencèrent à chercher les moyens de contrebalancer ces pertes, et d'assurer, pour le cas d'une guerre à venir, leurs intérêts commerciaux. Ils pensèrent pendant quelque temps à fonder, dans les îles Falkland, une colonie qui aurait pu devenir, en quelque sorte, un relai pour les navires destinés à l'Océan Pacifique. Les corsaires de Saint-Malo, en donnant à ces îles le nom de Malouines, emprunté à leur ville natale, semblaient s'être acquis à leur possession un droit vague et mal défini.

En 1763, M. de Bougainville, officier qui avait servi avec distinction dans les guerres du Canada, entreprit de fonder, à ses propres frais, un établissement dans ces îles. Le gouvernement français accepta sa proposition : en conséquence, le 15 septembre de la même année, il fit voile, de Saint-Malo, emmenant avec lui, en qualité de colons, plusieurs des malheureux que le succès des armes britanniques dans l'Amérique du nord avait dépouillés de leurs possessions à la Nouvelle-Écosse, ou, comme disent les Français, dans l'Acadie. Le 3 février 1764, arrivé à l'extrémité orientale des îles Falkland, il entra dans une grande baie, à laquelle il donna le nom de *Baie des Français*. Il découvrit que sir Richard Hawkins et Woodes-Rogers, en signalant sur ces côtes l'existence de vastes forêts, avaient été abusés par une trompeuse apparence. Des bouquets de roseaux élevés, séparés par d'étroits intervalles, couvraient les basses terres. Les tiges de ces roseaux, ayant la couleur de feuilles sèches, s'élevaient à la hauteur de plus de six pieds, et se développaient ensuite en rejetons de couleur verte; en sorte que le tout, à peu de distance, avait l'aspect d'un bois taillis. Le gibier et le poisson abondaient en cet endroit; et la confiance entière de ces animaux attestait qu'ils n'avaient jamais été troublés auparavant par le voisinage de l'homme. Les oiseaux se laissaient prendre à la main; les lièvres et les renards ne manifestaient aucune crainte. Le 17 mars, la colonie fut fondée; et trois semaines ensuite, Bougainville repartit pour la France, laissant derrière lui, dans son nouvel établissement, vingt-sept individus, dont cinq femmes. L'année suivante, lorsqu'il revint à

la colonie, il trouva toutes choses en bon état, et fit voile vers le détroit de Magellan, pour s'y procurer le bois dont elle manquait, commençant ainsi, avec ces régions méridionales, les rapports commerciaux que la nouvelle colonie était surtout destinée à maintenir. A la fin de l'année, les colons, qui maintenant étaient au nombre de cent cinquante, envoyèrent en France une cargaison d'huile et de peaux de phoques, comme avant-goût des avantages que leur prospérité pouvait valoir à la mère-patrie.

Les entreprises de la France excitèrent assez naturellement la jalousie du gouvernement anglais, et le désir de mettre à exécution quelque projet analogue se manifesta par les encouragements que la cour accorda à divers plans de découvertes. En 1764, le commodore Byron fut chargé de faire un voyage dont l'objet était brièvement et clairement indiqué dans les intructions que voici :

« Considérant que rien ne peut tourner davantage à l'honneur de notre nation, comme puissance maritime, à la dignité de la couronne britannique, et aux progrès du commerce et de la navigation, que de découvrir des pays jusqu'à présent inconnus ; considérant qu'il est raisonnable de croire que l'on peut trouver dans l'Océan Atlantique, entre le cap de Bonne-Espérance et le détroit de Magellan, des terres et des îles d'une grande étendue que n'aurait encore visitées aucune puissance européenne ; îles et terres situées sous des latitudes qui en permettent l'accès à la navigation, et dont le climat conviendrait à la production des denrées dont le commerce fait usage ; considérant que les îles de Sa Majesté appelées l'île Pepys et les îles Falkland, placées dans les parages ci-dessus indiqués, bien qu'elles aient été découvertes pour la première fois et visitées depuis par des navigateurs anglais, n'ont jamais été examinées de façon à faire juger exactement la valeur de leurs côtes et la nature de leurs productions ; Sa Majesté, par les motifs ci-dessus exposés, et jugeant une conjoncture très-favorable à une entreprise de ce genre l'ère de paix profonde dont ses royaumes jouissent à cette heure, a trouvé convenable qu'une expédition partît dans cet objet. »

Les navires équipés pour ce voyage étaient un sloop, le

Tamar, et le *Dauphin*, petit vaisseau de guerre, le premier portant seize et le second ving-quatre canons. Le *Dauphin* était doublé en cuivre, circonstance remarquable en ce qu'elle signale un des premiers essais, et des plus importants, faits par l'amirauté anglaise pour déterminer l'efficacité de ce mode de conservation destiné à préserver le bois des vaisseaux contre l'attaque des vers. Le doublage en cuivre avait été recommandé à l'amirauté dès l'année 1708; mais il est si difficile d'abandonner les routines pratiques, et les préjugés s'élèvent avec tant de force contre toute innovation, que dans la flotte de l'amiral Keppel, en 1768, un seul navire était ainsi doublé.

Les vaisseaux arrivèrent à Rio-Janeiro vers le milieu de septembre, et, après y être restés environ un mois, ils se remirent en mer. Jusqu'à ce moment leur destination avait été un secret, mais, en quittant la côte du Brésil, le commodore fit monter les équipages sur le pont, et les informa qu'au lieu d'aller aux Indes orientales ils partaient pour un voyage de découvertes; s'ils se conduisaient bien, ils auraient droit à double paie. Cette nouvelle fut reçue par les marins avec des acclamations de joie; bientôt néanmoins ils eurent un avant-goût des difficultés qu'ils étaient destinés à rencontrer. A Rio-Janeiro, considérablement incommodés par la chaleur, et supposant que leur voyage s'accomplirait dans des régions du même ordre, les matelots avaient vendu tous leurs vêtements de laine; mais après avoir navigué au sud, pendant une semaine à peine, ils eurent à subir un froid plus rigoureux que celui des plus rudes hivers en Angleterre. Pourtant ils n'étaient pas encore au-delà du 36° de latitude sud, et la saison d'été n'était point finie pour ces climats. Leur premier abri fut à Port-Désir, que sir John Narborough avait assez infidèlement décrit. Le pays environnant était un désert jaunâtre et d'un aspect assez semblable à celui des dunes au sud de l'Angleterre. On prit quelques lièvres dont la chair était aussi blanche que la neige.

En quittant Port-Désir, Byron partit à la recherche de l'île Pepys, marquée par Cowley, sous le 47° de latitude sud; mais après avoir navigué quatre jours sans résultat, bien persuadé que cette île n'existait pas, il revint sur le continent

pour y faire sa provision de bois et d'eau. Durant cette partie du voyage, le temps était généralement resté beau, mais très-froid, et il fut reconnu par tous nos voyageurs que la seule différence entre le milieu de l'été dans ces régions et le milieu de l'hiver en Angleterre n'était que dans la longueur des jours. Les vaisseaux pénétrèrent ensuite dans le détroit de Magellan, et ils avaient à peine jeté l'ancre lorsqu'ils aperçurent sur le rivage un grand nombre de cavaliers agitant en l'air une sorte de pavillon blanc, comme pour les inviter à une conférence. Byron se rendit immédiatement à terre accompagné d'un détachement bien armé. Laissant ses gens sur le rivage, prêts à agir suivant les circonstances, il s'avança seul vers les naturels qui, bien qu'au nombre de plus de cinq cents, parurent alarmés à son approche. Enfin, par des gestes et des expressions amicales, il décida l'un d'eux, qui semblait un chef, à se risquer auprès de lui. « Cet homme, dit le commodore, était d'une stature gigantesque et paraissait fait pour réaliser les fictions qui nous représentent des monstres à forme humaine. La peau de quelque animal sauvage était jetée sur ses épaules comme le plaid d'un montagnard écossais, et il était peint de façon à lui donner la plus hideuse physionomie que j'aie jamais contemplée. L'un de ses yeux était entouré par un large cercle de couleur blanche, un cercle noir de la même dimension était tracé autour de l'autre, et le reste de sa figure était barbouillé avec des peintures de diverses couleurs. Je ne mesurai point sa taille, mais autant que j'en peux juger en le comparant à moi, il ne pouvait guère avoir moins de sept pieds. » Quelque formidable que fût l'extérieur des Patagons, on les trouva remarquablement traitables et remplis d'égards. Ils acceptaient avec reconnaissance les présents qui leur étaient offerts, sans indifférence affectée, comme sans importunité; et Byron ayant examiné ces « énormes farfadets » avec une réelle surprise, les quitta fort satisfaits de sa visite et souhaitant, du moins ils le témoignaient par leurs signes, qu'il revînt bientôt mettre leur hospitalité à l'épreuve.

Les navires avancèrent ensuite dans le détroit jusqu'à Port-Famine où nos voyageurs trouvèrent le pays plus riche qu'on ne l'aurait cru d'après les rigueurs du climat. La terre était

couverte de fleurs qui ne cédaient ni en beauté ni en parfum à celles que l'on cultive dans les jardins de l'Europe. Le langage quelque peu emphatique avec lequel le commodore Byron s'attache à vanter les régions magellaniques, trahit les vues d'un fondateur de colonies, car il ajoute ; « si ce n'était la rigueur du froid et la durée de l'hiver, ce pays, bien cultivé, pourrait, à mon avis, devenir un des plus beaux de l'univers. » Après avoir renouvelé le bois et l'eau de ses deux navires, il revint sur ses pas, et sortit du détroit pour chercher les îles Falkland.

Bientôt après son arrivée dans ces îles, il découvrit sur la côte occidentale un port auquel il donna le nom de Port-Egmont, et qui lui parut un des plus beaux du monde. La marine anglaise toute entière aurait pu s'y tenir parfaitement à l'abri de tous les vents. C'est alors qu'il prit possession du pays en lui donnant solennellement le nom d'îles Falkland, précaution que les termes mêmes de ses instructions semblaient rendre fort superflue.

Ayant ainsi rempli sa mission, en ce qui concernait ces îles, il continua son voyage vers la mer du Sud, dans laquelle il comptait pénétrer par le détroit de Magellan. Byron avait accompagné lord Anson dans son voyage autour du monde, et envisageait avec un invincible effroi le passage autour du cap Horn. Dans le détroit cependant il eut à lutter avec les difficultés ordinaires : il mit sept semaines à le traverser, durant lesquelles ses équipages eurent peu de repos, et vécurent sans cesse dans les appréhensions que faisait naître l'incertitude du climat. Ses rapports avec les misérables habitants de ce pays perdu n'amenèrent aucun résultat intéressant. On les trouva fort épris de la musique, et quand un des marins leur avait procuré le plaisir de l'entendre, ils lui en témoignaient leur reconnaissance en coloriant sa figure à la mode du pays. Enfin, le 9 avril, les vaisseaux sortirent du détroit, et entrèrent dans la mer du Sud. « Il est probable, observe le commodore Byron, qu'après avoir lu ce récit des difficultés et des périls qui ont accompagné notre passage à travers le détroit de Magellan, chacun en conclura qu'on ne devrait jamais s'y risquer ; mais moi qui ai deux fois doublé le cap Horn, je suis d'un avis tout-à-fait contraire.

Je pense qu'en choisissant une saison convenable, non seulement un vaisseau, mais une escadre pourrait traverser le détroit en moins de trois semaines. » Le voyage de sir Francis Drake est le seul qui confirme cette opinion. Byron attribua les difficultés que lui avait opposées le mauvais temps à ce qu'il avait essayé de traverser le passage durant l'équinoxe du printemps. Mais à en juger par l'expérience des nombreux navigateurs, on peut douter que cette région du globe soit jamais libre de tempêtes et d'ouragans.

Les équipages des deux navires étant complètement épuisés par leurs souffrances dans le détroit, on jugea à propos de faire voile vers Juan-Fernandez, le lieu de repos le plus voisin, et de différer la suite du voyage de découvertes jusqu'à ce que la santé des marins fût rétablie. Mais cette île, cachée par les brumes, fut laissée de côté, et il fallut continuer jusqu'à Masafuero à quelques degrés plus à l'ouest. Là, les marins fatigués furent encore désappointés dans leur espoir de trouver une station. La mer était haute, et le ressac si terrible, que l'on trouva à peu près impossible d'effectuer le débarquement. On se procura seulement un peu d'eau, et les navires continuèrent leur route. Byron essaya aussi, mais sans succès, de trouver l'île de Davis ou de Pâques. Le scorbut s'était déclaré parmi les équipages, et ajoutait à l'impatience que cause un voyage prolongé au-delà de son terme. Enfin on découvrit une petite île de l'aspect le plus ravissant; elle était couverte d'arbres élevés, et sur le rivage on voyait les écailles de tortues répandues à profusion. Les habitants se rangèrent le long de la rive pour examiner les vaisseaux, et allumèrent des feux qui semblaient devoir servir de signaux. Mais tous ces objets attrayants offerts aux regards de nos marins ne servirent qu'à augmenter leur misère par l'excitation momentanée de leur imagination, cruellement déçue. On ne trouva pas d'ancrage près de cette île, qui était entourée de bancs de corail; il fut donc impossible d'y rester. Le jour suivant, on en découvrit une autre située de la même manière. Les cocotiers y paraissaient en abondance, mais l'ancrage manquait également. Les malades, maintenant dans une situation déplorable, étaient d'autant plus accablés, que la terre si long-temps désirée par eux, et maintenant pré-

sente à leurs regards, se trouvait inaccessible. On quitta ces îles en leur laissant le nom d'îles du Désappointement *(Islands of disappointment)*.

Le jour suivant néanmoins on découvrit d'autres îles où les chaloupes, malgré la conduite équivoque des naturels, purent aller chercher plusieurs charges de noix de coco et une grande quantité d'herbe à scorbut, les meilleurs rafraîchissements que les équipages eussent à se procurer. Les indigènes, quoique disposés d'abord à regarder les étrangers comme des ennemis, n'étaient pas tout-à-fait dépourvus de sentiments bons et généreux: un midshipman leur prouva sa confiance en nageant tout habillé jusqu'au rivage ; il fut examiné en détail et dépouillé de quelques objets de toilette par les Indiens dont la curiosité était en éveil, mais on ne lui fit subir aucune violence. On trouva dans une hutte quelques restes d'une chaloupe hollandaise, avec ses accessoires de bronze et de fer. Byron nomma ce petit groupe les îles du roi Georges (*King George's islands*).

Pendant le reste de son voyage à Tinian, l'état de maladie où se trouvaient les équipages empêcha le commodore Byron d'examiner les îles qui lui furent signalées, avec la patience et l'attention qu'elles eussent en toute autre circonstance méritées de lui. La difficulté de trouver un bon ancrage, et la nécessité d'éviter tout inutile délai, le contraignit à passer près de l'île du prince de Galles (*Prince of Wales's island*) et de l'archipel qu'il appela les îles du Danger (*islands of Danger*), sans les examiner en détail. Enfin, au commencement du mois d'août il arriva à Tinian, et jeta l'ancre dans le même port qui jadis avait abrité lord Anson. Cette île ne parut point à Byron et aux hommes sous ses ordres mériter la réputation de beauté que, d'après les relations de leurs prédécesseurs, elle avait acquise. Au bout de neuf semaines, durant lesquelles les malades s'étaient assez bien rétablis, et après s'être approvisionnés d'environ deux mille noix de coco, les navires se remirent en mer, et en six semaines arrivèrent à Batavia. Ils s'y rafraîchirent de nouveau, et firent ensuite voile pour l'Angleterre, où le commodore arriva au commencement du mois de mai, après être resté en mer environ vingt-deux mois.

Au mois d'août de la même année (1766) *le Dauphin* re-

partit, sous les ordres du capitaine Wallis, avec *l'Hirondelle*, capitaine Carteret, et de même pour faire de nouvelles découvertes dans l'hémisphère sud. A son arrivée dans le détroit de Magellan, le capitaine Wallis fit partir un bâtiment de charge, qui l'avait accompagné jusque-là, avec quelques milliers de jeunes arbres destinés à être transplantés dans les îles Falkland, où une colonie anglaise venait de s'établir; en sorte que cette expédition paraît avoir été plus spécialement destinée que la précédente à former des établissements dans ces parages. Bien que le capitaine Wallis arrivât dans le détroit à l'époque de l'année représentée par Byron comme la plus favorable, il mit quatre mois à le traverser, tant on doit peu se fier à la régularité des saisons dans un climat aussi orageux. Enfin il pénétra dans la mer du Sud le 11 avril 1767. Mais *l'Hirondelle*, assez mauvaise voilière, se trouva incapable de franchir en même temps le détroit, et revint en Europe par une route qui la sépara pour toujours de l'autre navire. Le capitaine Wallis, en traversant la mer Pacifique, parcourut l'archipel des îles Géorgiennes (*Georgian islands*), et en nomma plusieurs, telles que celles de la reine Charlotte, d'Egmont, de Gloucester et d'Osnaburgh, qu'il croyait avoir le premier découvertes. Il parvint enfin à une île d'une étendue assez considérable, à laquelle il donna le nom d'île de Georges III (*George the third's island*), et maintenant mieux connue sous celui d'Otahïti que lui donnent ses habitants. L'équipage était malade, et Wallis jugea convenable de séjourner quelque temps près de l'île afin de s'y procurer des rafraîchissements; mais bien que les naturels fussent hospitaliers et doux, il demeura difficile d'établir des rapports intimes entre des hommes si différents de force et d'intelligence. D'une part on ne pouvait bannir tous symptômes de crainte et de méfiance; de l'autre on ne renonçait pas volontiers à certaines habitudes tyranniques. Plusieurs combats eurent lieu, dans lesquels les indigènes éprouvèrent les effets terribles des armes à feu et la supériorité dangereuse de leurs hôtes européens. Le capitaine Wallis, poussé par un désir mauvais de montrer sa puissance destructive, dirigea quelques décharges vers les bois où s'étaient réfugiés les femmes et les individus incapables de porter les armes; puis, afin de mettre les natu-

rels hors d'état de le troubler plus long-temps, il détruisit environ cinquante de leurs canots de guerre. Ces querelles néanmoins ne lui aliénaient pas à tout jamais l'affection des indigènes. Dans les intervalles de trève, ils traitaient les étrangers avec tous les témoignages d'une vive sympathie qui prouvait énergiquement combien leurs cœurs étaient simples et bons. Une femme d'un haut rang parmi eux, et que nos navigateurs considéraient comme la reine de l'île, ne se départit jamais de ses égards pour le capitaine Wallis à qui elle s'était personnellement attachée, et parut inconsolable lorsqu'il partit. Elle s'appelait Oberea.

D'Otahïti le capitaine Wallis fit voile vers Tinian, où il répara son navire et rafraîchit son équipage; puis, après avoir touché à Batavia et au cap de Bonne-Espérance, il arriva à Hastings le 19 mai 1768; son voyage avait duré environ un an et neuf mois.

Sur ces entrefaites, le capitaine Carteret et l'*Hirondelle*, après avoir perdu de vue *le Dauphin* à l'entrée occidentale du détroit de Magellan, eut à braver des dangers sans nombre et toutes les détresses qui, dans un pareil voyage, accompagnent un navire mal fourni et peu fait pour des expéditions de ce genre. Il traversa le détroit quatre jours plus tard que le capitaine Wallis, et traversa la mer Pacifique par une route un peu plus au sud. Après avoir quitté Masafuero, et sous les 25° 2' de latitude sud, il aperçut une île élevée à laquelle fut donné le nom d'un jeune officier nommé Pitcairn qui la découvrit le premier. Carteret espérait rencontrer les îles Salomon, et, en réalité, il doit en avoir beaucoup approché; mais après qu'il eut échoué dans ses tentatives pour vérifier les découvertes des navigateurs espagnols, il ne craignit pas de révoquer imprudemment en doute leur véracité aujourd'hui reconnue. L'île à laquelle il donna le nom d'île d'Egmont (*Egmont island*) était probablement la Santa-Cruz des Espagnols; et son île *Gower* n'est pas à une grande distance de la plus considérable de celles qui composent le groupe Salomon. En arrivant à la Nouvelle-Bretagne (*New-Britain*), dans le bras de mer que Dampier avait nommé le détroit de Saint-Georges (*Saint George's island*), il fut conduit à croire que ce détroit aboutissait à une mer ouverte, et, s'y risquant,

il découvrit que la Nouvelle-Bretagne, séparée (Dampier l'avait déjà démontré) de la Nouvelle-Guinée, était elle-même coupée en deux par un canal qu'il appela le canal Saint-Georges (*Saint-George's channel*). Carteret désigna la plus septentrionale de ces îles sous le nom de Nouvelle-Irlande. La plus au sud demeura en possession du nom sous lequel tout le groupe avait été d'abord vaguement indiqué. En quittant le canal Saint-Georges, Carteret détermina la position de plusieurs des îles semées sur ces mers. L'état déplorable de son équipage le contraignit de rester quelque temps à Macassar; *l'Hirondelle* était d'ailleurs le premier vaisseau de guerre anglais qui eût touché aux Célèbes.

Les expéditions dont on vient de parler avaient toutes plus ou moins de rapport avec le projet de former des établissements aux îles Falkland. Mais ces colonies ne valaient pas, on s'en aperçut bientôt, les embarras et les dépenses dont elles étaient l'objet. Les Anglais, ainsi que nous l'avons déjà remarqué, avaient fondé, en 1766, une colonie à Port-Egmont. Mais elle paraît n'avoir reçu aucun secours, et bientôt se trouva détruite. Le capitaine Macbride, qui commandait la frégate *Jason*, et qui, pendant la même année, croisait dans ces parages, menaça l'existence de la colonie française établie dans la baie des Français, sur la côte orientale. Mais l'Espagne intervint, et réclama les îles Falkland, en vertu de l'ancienne concession papale, dont l'autorité était méconnue depuis long-temps. La France, néanmoins, aima mieux abandonner une possession sans valeur, que d'engager une guerre pour la défendre. Le roi d'Espagne consentit à payer 500,000 couronnes, comme indemnité des dépenses qu'avait occasionnées le défrichement des terres. Une partie de cette somme revenait à Bougainville, auteur du projet de colonisation, et principal propriétaire des terres concédées. Il fut, en conséquence, envoyé en 1766 avec la *Boudeuse*, de 26 canons, et le vaisseau de charge l'*Étoile*, pour restituer solennellement ces îles au gouvernement espagnol. Ses instructions lui enjoignaient de revenir par l'Océan Pacifique, dans la vue d'y faire quelque découverte géographique. Les Français avaient été dépouillés depuis peu de leurs colonies dans l'Amérique du nord, et ils désiraient trouver quelques

voies nouvelles, où leur ardeur d'entreprise pût trouver une utile issue. Bougainville, qui avait assisté en personne aux revers politiques de son pays, avait, par l'activité de son intelligence, aussi bien que par son expérience consommée, des titres plus que suffisants pour guider les négociants français dans ces mers lointaines, où ils pouvaient s'établir sans avoir à craindre la rivalité des autres pays.

Au mois de novembre 1767, après avoir fait la remise des îles Falkland et réparé ses vaisseaux dans la rivière la Plata, il commença son voyage vers la mer Pacifique. Sa grande réputation, et l'intérêt général qu'excitait son voyage, lui avaient donné pour compagnons le prince de Nassau et Commerson, le célèbre naturaliste. Son passage dans le détroit de Magellan s'effectua en cinquante-deux jours; et bien qu'il eût à y lutter avec des tempêtes continuelles, il ne paraît pas avoir été tenté de doubler le cap Horn. Comme Byron et Carteret, il échoua dans ses efforts pour trouver l'île de Pâques; mais enfin il parvint à un groupe que ces navigateurs n'avaient pas seulement aperçu, et auquel il donna le nom d'*Archipel Dangereux*. Ce sont les *Paumotu*, ou Iles de Perles (*Pearl Islands*) des cartes anglaises. Sa première station se fit dans l'île à laquelle Wallis avait donné le nom d'île du roi Georges III, et dont le navigateur français parvint à connaître l'appellation indigène, *Tahiti*. Il essaya là les mêmes procédés bienveillants qu'avaient employés les Anglais, ses prédécesseurs; et, son équipage s'étant remis de ses fatigues, il continua de nouveau son voyage. Un des naturels, remarquable par son intelligence, et qui s'appelait Aootooroo, consentit à l'accompagner en Europe.

Le naturaliste Commerson avait un jeune serviteur, remarquable par sa douceur et sa patience; les Tahitiens, plus subtils que les matelots français, n'eurent pas plutôt jeté les yeux sur lui, qu'ils le reconnurent pour une femme : des soupçons s'élevèrent ainsi sur le compte de Baré (c'est ainsi que se nommait ce domestique); et lorsque le vaisseau fut à peu de distance de Tahiti, continuellement tracassée par l'équipage, elle fut obligée d'avouer son sexe. Cette femme, qui s'engageait ainsi dans une entreprise dont elle ne pouvait apprécier les difficultés, et qui, sans autre motif que le désir de

satisfaire sa curiosité, s'était embarquée sous un déguisement pour faire le tour du globe, était âgée d'environ vingt-sept ans, et passablement jolie. Ainsi que M. de Bougainville le fait remarquer, sa destinée fût devenue vraiment singulière, si le vaisseau qu'elle montait eût été jeté sur une île déserte.

Bougainville arriva bientôt après au milieu d'un groupe d'îles qu'il nomma les grandes *Cyclades*, et qui, selon toute apparence, était la Terre Australe du navigateur Quiros. Mais les Français ne purent établir aucune relation avec les indigènes, dont l'humeur était aussi hostile que leur aspect était repoussant. Presque tous avaient la lèpre, circonstance d'où l'une de leurs îles tira son nom. Continuant sa course à l'ouest, et ensuite au nord, Bougainville découvrit une grande île, ou plutôt un archipel, qu'il appela Louisiade. Encore plus au nord, il longea la côte orientale d'une autre île, qu'il baptisa de son propre nom. Peu après, il jeta l'ancre à l'extrémité sud de la Nouvelle-Irlande, près de l'embouchure du port du Roi-Georges; mais au lieu de traverser ce bras de mer, que Carteret avait reconnu être un détroit, il suivit la terre à l'est et au nord; et, après être resté en mer environ dix mois et demi, il arriva à Batavia le 28 septembre. En touchant au cap de Bonne-Espérance, il apprit que le capitaine Carteret n'avait sur lui que onze journées d'avance; mais l'*Hirondelle*, réduite à un très-mauvais état, fut bientôt rejointe : les deux navigateurs échangèrent quelques communications, toutefois avec tant de réserve et de jalousie, que chacun d'eux entreprit de cacher à l'autre jusqu'à cette circonstance qu'il avait fait le tour du monde. Bougainville débarqua à Saint-Malo le 16 mars 1769, après un voyage de deux ans et quatre mois.

CHAPITRE XXIV.

PROGRÈS DE LA SCIENCE GÉOGRAPHIQUE.

La géographie au moyen-âge.— Erreurs de l'antiquité adoptées par les savants. — Longitudes supposées de Nuremberg et de Rome, de Ferrare et de Cadix. — Améliorations dans la mappemonde. — Etat de doute sur la séparation et la distance de l'Asie et de l'Amérique. — Galilée.— Eclipses des satellites de Jupiter employées à trouver la longitude. — Observations de Picard.— La carte de France réformée. — Travaux de Cassini. — Chazelles rectifie la carte de la Méditerranée. — La géographie réformée par Delisle. — Visite de Pierre-le-Grand à ce géographe. — D'Anville. — Influence de Newton. — Halley. — Son voyage à Sainte-Hélène. — Il attire l'attention des savants sur le passage de Vénus. — Il étudie la géographie physique. — Il améliore la théorie des mouvements lunaires. — On croit à l'existence d'un continent méridional. — Dalrymple. — Ses plans de colonisation et son code de lois.

Les branches diverses de la science humaine sont tellement entrelacées que l'on peut à peine concevoir une amélioration de l'une d'elles qui ne tournerait pas au profit des autres. Le réseau des communications nombreuses qui unissent les différents objets des recherches intellectuelles est comme celui des membranes qui enveloppe le globe de l'œil, si transparent et si délié que, tout en faisant la force et la solidité de l'ensemble, il échappe lui-même à la vue. Les progrès généraux que la découverte de l'imprimerie fit faire à la science ; l'activité nouvelle et l'ardeur d'entreprises commerciales qui résultèrent des découvertes de Colomb et de Vasco de Gama, tout sembla conspirer aux progrès de la géographie ; on aurait pu supposer que cette étude serait perfectionnée avant toutes les autres ; mais, nonobstant le zèle avec lequel furent poursuivies les recherches dont elle était l'objet, pendant toute la durée du seizième siècle, cette science grandissait avec une multitude d'imperfections primitives, et ses lacunes, ses nombreux défauts devenaient d'autant plus remarquables comparés avec ceux qui restaient aux sciences ses rivales. Il n'est pas d'erreurs plus difficiles à corriger que les erreurs devenues populaires ; rarement les opinions reçues sont détruites

par les arguments de la raison ; aussi la géographie eut-elle entre toutes les connaissances humaines un désavantage notable, celui de sa popularité : tour à tour vingt systèmes furent en vogue, et, bien que manifestement incorrects, ils se maintinrent jusqu'à ce que les principes scientifiques, d'après lesquels ils devaient être condamnés, fussent à leur tour généralement reconnus. Les plus éminents géographes des seizième et dix-septième siècles étaient avant tout des hommes de savoir qui, obéissant aux préjugés de leur époque, adoptaient avec zèle et obstination toutes les erreurs commises par les écrivains de l'antiquité. L'autorité de leurs noms, ajoutée à celle des anciens auteurs dont ils soutenaient les doctrines, présentait une résistance inerte dont les géographes pratiques ne purent long-temps venir à bout.

Ce qu'on demande d'abord à un système correct de géographie, c'est de déterminer avec soin la position relative des diverses contrées ; mais en ceci les anciens s'étaient rendus coupables d'erreurs grossières. La méthode qu'ils employaient pour déterminer la latitude d'un lieu donné n'était pas susceptible d'une grande précision, et la manière dont ils fixaient la longitude était sujette à des méprises plus notables encore.

Les pays que les écrivains grecs et romains connaissaient le mieux étaient ceux dont les rivages entourent la mer Méditerranée ; là, par conséquent, nous devons trouver leur exactitude géographique moins en défaut que partout ailleurs; cependant Constantinople ou Bysance, la capitale de l'empire d'Orient, est placée par Ptolémée à deux degrés au nord de sa véritable position. Les écrivains arabes qui semblent avoir connu cette erreur de deux degrés, mais qui certainement en ignoraient la direction, au lieu de diminuer la latitude de Constantinople de 43° à 41°, ce qui les eût rapprochés de la vérité, la portèrent à 45°, plaçant ainsi cette ville, sur leurs cartes, à 276 milles anglais au nord de sa situation véritable. Lorsque Amurat III, vers l'année 1580, fit faire les observations par suite desquelles la latitude de cette ville fut réduite à 41° 30', les gens instruits s'indignèrent contre les barbares qui osaient corriger Hipparchus.

Si le rivage nord de la Méditerranée était généralement

trop reculé par Ptolémée vers le septentrion, en revanche, cet auteur portait les rives méridionales beaucoup trop loin au sud; la largeur de cette mer se trouvant ainsi accrue bien au-delà de la vérité. La latitude assignée à Carthage était le 32° 20', c'est-à-dire 4° 32', ou 313 milles anglais au sud de sa vraie position. Une si énorme erreur ne fut cependant prise en considération que vers l'année 1625.

Comme nous l'avons dit, les anciens, dans leurs calculs de longitude, même pour les endroits qu'ils semblaient connaître le mieux, se trompaient encore plus singulièrement. La longueur de la Méditerranée, à partir de Calpé ou Gibraltar jusqu'au fond de la baie d'Issus (où de nos jours s'élève Scanderoon), qui est en réalité une distance de 41° 28', s'accroît jusqu'à 62° sur la carte de Ptolémée; ainsi l'erreur, sur ce seul point, monte à 20° 32' ou à peu près de 1400 milles anglais, et, pour si énorme qu'elle fût, elle s'est perpétuée à peu de choses près sur toutes les cartes d'Europe jusqu'au commencement du dernier siècle.

Si l'on veut se faire une idée des difficultés qu'on éprouvait à fixer la longitude des lieux, tant que les observations astronomiques manquèrent de précision, et de la portée qu'eurent, durant le moyen-âge, les erreurs concernant la position relative des endroits les plus connus de l'Europe, on n'a qu'à parcourir la liste suivante dressée par Kepler qui, voyant ses observations contredire directement celles de l'antiquité, fit valoir comme excuse de cette dernière l'incertitude inévitable de pareils calculs.

La différence en longitude entre Rome et Nuremberg fut fixée :

Du temps de Régiomontanus, à . . .	9°
Werner	8°
Depuis une éclipse en 1497	7°
Apien	8° 30'
Mestlin.	8° 15'
Stoffler.	4° 30'
Apien (de nouveau).	3° 45'
Magini.	6° 30'
Schoner.	5°
Stade.	3° 15'

Jansen.	2° 30'
Kepler.	1°

Ainsi la différence de longitude entre deux des villes les plus connues de l'Europe varia d'environ 300 milles entre le xve et le xviie siècle. Mais cette incertitude paraitra d'autant plus remarquable qu'on la verra exister dans les longitudes de villes qui sont presque sous la même latitude. Comparons par exemple Ferrare et Cadix. La différence de longitude entre ces deux villes était suivant :

Ptolémée, dans l'édition de	1475 de. . .	27° 20'
Tables Alphonsines. . .	1492 . . .	27° 30'
Mauro le Florentin. . .	1537 . . .	28° 15'
Apien.	1540 . . .	27° 5'
Gemma Frisius. . . .	1578 . . .	27° 55'
Tables de Ridolphi . .	1627 . . .	17°
Argoli.	1638 . . .	24° 35'
Riccioli	1672 . . .	19° 27'
Schott.	1677 . . .	26° 30'
De Lalande.	1789 . . .	17°52'

Il apparaît de là que, dans les cartes du xvie siècle, Cadix et Ferrare étaient placées à 600 milles trop loin l'une de l'autre, et que cette singulière méprise n'a été rectifiée qu'à la fin du xviie siècle (1).

Des erreurs plus bizarres encore et qui avaient plutôt leur source dans la crédulité que dans l'inexactitude des observations, trouvèrent place sur les cartes du moyen-âge, et n'en ont été bannies que bien tardivement par les progrès de l'astronomie et de la navigation. Nous nous permettrons d'en citer quelques-unes, d'après les meilleures cartes autrefois connues. Dans une mappemonde publiée à Venise en 1546, par Jiacomo, nous trouvons l'Asie et l'Amérique réunies l'une à l'autre sous le 38° de latitude. Le Thibet se trouve placé à la jonction des deux continents, et le pays où sont supposées leurs frontières les plus éloignées reçoit le nom fantastique de Zangar. La Californie, ceci est remarquable,

(1) Voir une Dissertation sur la fluctuation des longitudes au moyen-âge, par Canovai, dans les *Memorie dell' academia di Cortona*, vol. IX.

est décrite comme une péninsule. La Chine, conformément à la mappe-monde de Ptolémée, s'étend jusqu'au 180°. Dans la mer du Sud, *l'isla de los Tuburones*, découverte par les Espagnols, est marquée sous le 10° de latitude sud.

Dans une autre mappemonde vénitienne, dressée par Tramezini et datée de 1554, la distance de Quinsai en Chine au golfe de Californie en Amérique, est seulement de 31°; ces deux continents étant étendus chacun de quelques mille milles à l'est et à l'ouest. Cette même carte indique l'île des *Papuas*, ou la Nouvelle-Guinée, et les îles des Larrons; mais il est remarquable que l'Asie et l'Amérique y sont séparées par un large détroit, l'auteur faisant remarquer dans une note « qu'il a suivi les dernières autorités en séparant cette côte de la Tartarie du continent américain. » Il insinue ainsi que son tracé des rives qui entourent la mer Pacifique repose sur quelque chose de mieux qu'un pur caprice; pourtant dans les cartes vénitiennes qui parurent immédiatement après, les deux continents sont de nouveau réunis. Nous trouvons dans toutes la *Terra Australis adhuc inexplorata*, et la première mappemonde imprimée où se trouvent à ce sujet des indications plus positives paraît être celle qu'exécuta Fernando Bartoli, en 1571. Et nous y voyons la *Terra Incognita discuoperta di nuovo*, située au sud de la Nouvelle-Guinée et des Moluques, et assez d'accord avec la situation générale de la Nouvelle-Hollande. Dans cette mappemonde, comme dans beaucoup d'autres dressées à cette époque, la *Terra Australis* est un énorme continent qui remplit les régions antarctiques; mais Bartoli en a nommé quelques parties comme s'il avait reçu des renseignements directement arrivés de là. C'est ainsi qu'au sud du cap de Bonne-Espérance il place un promontoire par lui appelé *Terra de Vista*.

Bien que les documents géographiques se soient sans cesse multipliés, les meilleures mappemondes ont manqué longtemps d'exactitude, surtout dans la détermination des distances longitudinales. Fischer représente l'Amérique du sud comme s'étendant par 62° ou sur près de 4500 milles; tandis que l'Amérique du nord, dans la même carte, s'étend de l'embouchure du Saint-Laurent à l'est, jusqu'à la Nouvelle-Albion à l'ouest, sur un espace de 150° ou plus de 9000 milles. Nous y trou-

vons aussi la Californie de nouveau figurée comme une île, erreur qui est répétée dans plusieurs cartes exécutées au commencement du XVIIIe siècle ; et dans quelques-unes d'elles, la côte nord-ouest de l'Amérique est donnée comme se prolongeant à l'ouest sur la parallèle du 42° jusqu'à ce qu'elle atteigne presque la terre de Yedzo ; elle est ensuite marquée comme douteuse. Il est remarquable que dans quelques-unes de ces cartes on a dessiné la côte sud de la Nouvelle-Guinée, bien qu'à une époque postérieure on ait cru cette île réunie à la Nouvelle-Hollande. La *Terra Australis*, ou continent antarctique, que De Witt avait bannie de ses cartes, fut rétablie par Sanson au commencement du dernier siècle, tant les progrès de la géographie sont lents et indécis. Hondius, en 1630, osa ôter à l'Asie les dimensions étranges que lui avait accordées Ptolémée, et réduire son étendue vers l'est au 165°; mais son exemple ne fut pas suivi, et l'on pourrait citer beaucoup d'occasions où l'on se soumit aussi aveuglément à l'autorité de Ptolémée, qui connaissait à peine une moitié du globe, à une époque où les Européens voyageaient sur toute sa surface.

A mesure que les sciences progressaient, on conçut l'espoir que les longitudes respectives pourraient être déterminées par l'observation exacte des éclipses du soleil et de la lune ; mais cette méthode se trouva par l'expérience si féconde en erreurs de toute sorte que les astronomes en désespérèrent de nouveau. Cependant un grand pas se fit vers le but auquel ils aspiraient lorsque, en 1610, Galilée découvrit les éclipses des satellites de Jupiter. En 1631, ce grand homme proposa au roi d'Espagne de faire profiter de ses découvertes la géographie et la navigation. La nonchalance du gouvernement espagnol découragea son zèle, mais les Hollandais entrèrent dans ses vues, et envoyèrent Hortensius et Blaew étudier sous lui à Florence. L'imperfection des télescopes et les erreurs de ses disciples mirent long-temps obstacle aux progrès qui sans cela eussent immédiatement suivi les découvertes de Galilée. A une époque où quelques astronomes s'imaginaient voir jusqu'à douze satellites autour de Jupiter, l'observation de cette planète ne pouvait guère amener à des conclusions satisfaisantes. Jusqu'à ce que Cassini publiât ses tables, en

1668, on n'eut aucune idée exacte touchant les éclipses et les révolutions des satellites de Jupiter; mais, peu de temps après, en 1671, Picard se rendit à Uraniburg, en Danemark, et sur l'observatoire de Tycho Brahé, pour observer d'après les indications de Cassini. Il put ainsi calculer, avec une exactitude jusqu'alors inconnue, la différence entre les longitudes des observatoires d'Uraniburg et de Paris.

Par suite de cette heureuse expérience, MM. Picard et de Lahire, tous deux académiciens, furent employés aussitôt à examiner et à corriger la carte de France, au moyen de leurs observations astronomiques. En exécutant cette tâche, ils se virent obligés à resserrer ce pays en de beaucoup plus étroites limites qu'on ne lui en supposait d'après les cartes contemporaines. Ils lui ôtèrent plus d'un degré de longitude le long de la côte occidentale à partir de la Bretagne jusqu'à la baie de Biscaye, et retranchèrent de la même façon environ un demi-degré sur les côtes du Languedoc et de la Provence. Ces changements furent l'occasion d'une plaisanterie de Louis XIV qui, complimentant les académiciens, à leur retour, leur dit en propres termes : « Je vois avec peine, messieurs, que votre voyage m'a coûté une bonne partie de mon royaume. »

Cassini cependant travaillait sans se lasser à améliorer la géographie en la faisant profiter des calculs astronomiques. En 1696 il traça sur le parquet de l'observatoire de Paris un planisphère où se trouvaient indiquées les trente-neuf positions déterminées par les observations les plus récentes. Il reprochait avec véhémence au monde savant les défauts de la géographie que les progrès de la science laissaient considérablement en arrière. Les faiseurs de cartes ne tenaient aucun compte des observations astronomiques, multipliées chaque jour autour d'eux, et qui, malgré leurs notables inexactitudes, ne conduisaient jamais à des erreurs comme celles dont le respect de l'antiquité perpétuait la tradition. Sur l'indication et d'après les désirs de Cassini, Chazelles fut envoyé dans le Levant pour corriger la carte de la Méditerranée. Ses observations confirmèrent la différence de longitude entre les rivages de la Palestine et la méridienne de Paris. La carte de la partie de la Méditerranée qui se trouve à l'ouest de cette

méridienne ne fut corrigée qu'en 1720. Il est remarquable que Peiresc, en 1635, avait réduit de 45° à 30° la distance d'Alep à Marseille. Mais les savants n'acceptaient pas généralement les améliorations, encore que proposées par des hommes d'un savoir éminent. Pendant que Newton enseignait les lois de la gravitation de notre planète, on prenait peu de soin de dessiner sa surface. La géographie retombait sans cesse dans les erreurs de l'antiquité, et avait besoin, Cassini le proclamait hautement, d'une réforme complète.

Guillaume Delisle, ami de Cassini, fut le premier qui s'occupa sérieusement de reconstruire l'édifice géographique. Il conçut jeune ce grand dessein, et s'y employa avec une ardeur si extraordinaire qu'il avait terminé sa tâche à l'âge de vingt-cinq ans. Dès l'année 1700 il publia sa mappemonde ainsi que ses cartes séparées d'Europe, d'Asie et d'Afrique. En les dressant il avait hardiment abandonné les errements de ses prédécesseurs, et avait usé, sans scrupule, des matériaux que les progrès de l'astronomie avaient mis à sa disposition. Les défauts de la géographie, à son époque, appartenaient plutôt aux vices originels de ses systèmes, qu'à une lacune considérable dans ses documents : elle avait été déjà enrichie, et de toute manière améliorée, par l'ingénieux Sanson, le savant Hortelius et l'habile Mercator. Mais Sanson, bien qu'il reste le premier géographe du dix-septième siècle, fut loin d'être au niveau des découvertes astronomiques à cette époque. Il suivit aveuglément les longitudes de Ptolémée et, après sa mort, ses fils et ses petits-fils se bornèrent à rééditer ses cartes, sans avoir égard aux observations qui se multipliaient chaque jour. Les cartes de Coronelli et d'autres, nonobstant leur réputation, demeurèrent inférieures à celles de Sanson. Pour améliorer la géographie il fallait combiner les relations des voyageurs avec les observations astronomiques. Riccioli, Hondius et d'autres avaient essayé cette fusion, mais d'une manière partielle, et sans beaucoup d'efficacité. Ces premières révoltes du raisonnement contre l'autorité ne diminuent en rien la gloire qui revient à Delisle pour avoir fait en géographie une révolution complète; car il parvint à faire concorder les mesures anciennes et modernes, et à combiner une masse plus considérable de documents : au

lieu de limiter ses corrections à une partie du globe, il les étendit au globe entier; ce qui lui donne un droit très-positif à être regardé comme le créateur de la géographie moderne. Pierre-le-Grand, à son passage à Paris, lui rendit hommage, en le visitant pour lui donner tous les renseignements qu'il possédait lui-même sur la géographie de la Russie.

Delisle mourut en 1726 ; mais il vécut assez pour voir son élève, J.-B. D'Anville, atteindre dans sa science favorite à un degré d'éminence qui promettait de rapides perfectionnements à la géographie. Les talents de D'Anville lui valurent, à l'âge précoce de vingt-deux ans, l'honneur d'être nommé géographe du roi. Il était remarquable par une singulière netteté de jugement et par une finesse de pénétration qui semblait presque instinctive. Habitué à beaucoup hasarder sur des conjectures, il se trompa rarement. Les recherches des savants, et les connaissances acquises sur la conformation du globe, dans le cours du dernier siècle, ont fourni d'éclatantes preuves de sa merveilleuse sagacité. L'Italie, avant lui, était exagérée sur les cartes bien au-delà de ses dimensions réelles, et se prolongeait de l'ouest à l'est, suivant les idées des anciens. Mais après avoir découvert la véritable valeur des mesures employées par eux, il réduisit cette péninsule, et les opérations géodésiques de Benoît XIV démontrèrent qu'il avait eu raison. La hardiesse du pontife acheva ce qu'avait commencé l'activité résolue du géographe.

Si la gloire d'avoir réformé les erreurs invétérées de la géographie appartient plus particulièrement à la nation française, les Anglais eurent au moins le mérite de fournir à cette tâche laborieuse ses ressources les plus essentielles. Les découvertes de Newton ne servirent pas seulement à l'astronomie, et leur influence se fit sentir sur toutes les branches des connaissances humaines qui se rattachaient à celle-ci. Mais son disciple Halley eut une action plus directe sur la géographie. Comme D'Anville, cet homme extraordinaire se distingua de très-bonne heure par ses remarquables progrès dans l'étude qu'il avait choisie; à l'âge de dix-neuf ans il publia une méthode pour trouver l'aphélie et l'excentricité des planètes. Il savait que l'astronomie reposait sur la connaissance la plus étendue possible de la position des étoiles,

et il exprima son ardent désir de les observer dans l'hémisphère du sud. Charles II favorisa son zèle, et en 1676, lorsque Halley avait à peine vingt ans, il s'embarqua pour Sainte-Hélène chargé de cette importante mission. Il y demeura un an, et dans cet intervalle, ayant à lutter contre les inconvénients du climat, il détermina seulement la position de trois cent cinquante étoiles. S'il eût choisi le cap de Bonne-Espérance, il y eût trouvé en même temps un ciel plus pur, et un observatoire plus au sud.

Pendant que Halley était à Sainte-Hélène, il observa un passage de Mercure sur le disque du soleil. Cette sorte de phénomène avait déjà attiré l'attention de Gassendi, de Horrox et d'autres grands astronomes; mais Halley fut le premier à voir toutes les conséquences importantes qui en pouvaient dériver. Il s'aperçut qu'on pouvait s'en servir pour déterminer la parallaxe du soleil, et calculer ainsi de nouveau les dimensions du système solaire. Le passage de Vénus sur le disque du soleil, phénomène plus rare encore, lui sembla offrir aussi des avantages plus réels. Il étudia attentivement et concilia les méthodes qui résultaient de ces observations; aussi put-il, en 1716, annoncer au monde savant que le passage de Vénus donnerait les moyens de calculer la distance entre le soleil et la terre avec plus de précision qu'on n'en avait encore espéré. Ce phénomène avait eu lieu, pour la dernière fois, en 1639, et ne devait se reproduire qu'en 1707, époque à laquelle Halley, né en 1656, ne pouvait guère espérer de voir sa vie se prolonger; en conséquence, il exhortait les autres astronomes à noter pour l'avenir ses utiles avis. On suivit ce conseil, et ses calculs se sont vérifiés. Outre les avantages que tirait la géographie de tout perfectionnement de la science astronomique, l'observation du passage de Vénus, si ardemment prophétisé par Halley, a ce mérite particulier qu'elle a été cause du premier voyage de Cook, lequel a jeté de si vives lumières sur l'étude du globe.

Du reste, ce n'est pas seulement par son influence indirecte sur les efforts géographiques que Halley s'est acquis des droits à nos respectueux souvenirs; il marqua aussi comme navigateur, comme hydrographe, et fut des premiers à jeter les bases de la géographie physique. Sa théorie des *Varia-*

tions Magnétiques et son *Histoire des Moussons* ayant attiré l'attention des savants, le roi lui donna un vaisseau pour explorer l'Atlantique et pour soumettre sa théorie à l'épreuve de l'expérience. Il s'embarqua en 1698 avec une commission de capitaine; mais comme il n'avait point été élevé pour la marine, il ne trouva que jalousie et antipathie chez ses officiers; la rébellion de son lieutenant le contraignit à revenir sur ses pas bientôt après avoir passé la ligne. Il se remit cependant en mer dans le cours de l'année 1699, et avança au sud jusqu'à ce qu'il rencontrât des glaces, par le 52° de latitude. En septembre 1700, il revint sans avoir perdu un seul homme durant son voyage, circonstance si rare à cette époque qu'il faut nécessairement l'attribuer aux soins et à l'humanité du commandant. Les remarques que lui permit de faire cette double expédition se trouvèrent confirmer sa théorie des Variations Magnétiques. Le capitaine Halley fut, dès son retour, employé à explorer le détroit de la Manche, et bientôt après envoyé en mission dans l'Adriatique et à Vienne. Cet homme extraordinaire mourut en 1742, à l'âge de 86 ans, et sans avoir jusqu'au dernier moment rien perdu de ses brillantes facultés. Sa longue vie fut tout entière vouée au progrès de la science. Ses facultés de travail égalaient l'activité de sa pensée : c'était en même temps un logicien rigoureux et un homme puissant par l'imagination; il n'avait des théories aucune crainte puérile, mais son enthousiasme pour elles ne porta jamais atteinte à son amour pour la vérité. Il savait par expérience combien l'astronomie peut servir à la navigation, et en revanche il essaya de faire servir la navigation aux progrès de l'astronomie. Il s'efforça d'améliorer la théorie des mouvements lunaires, et, bien qu'il n'ait pas réussi de tout point, il fit à cet égard tout ce qu'on peut attendre d'un seul homme. La Place a complété ce qu'il avait commencé. Tels sont les travaux que la géographie et la navigation doivent au génie de Halley; mais sa renommée comme astronome repose peut-être encore plus sur l'application qu'il a faite des lois de Newton au mouvement des comètes, et sur ses calculs relatifs à la précession des équinoxes.

Après avoir ainsi brièvement esquissé la marche de la géo-

graphie dans une voie de correction mathématique, et son alliance avec l'astronomie, science de la même famille, nous ferons peut-être encore mieux ressortir l'extinction graduelle de l'erreur, si nous jetons en passant un regard sur les derniers partisans de la doctrine qui supposait un vaste continent méridional. Quoiqu'il n'y ait rien d'essentiellement absurde à croire que la terre s'étend à une grande distance autour du pôle sud, il faut cependant compter parmi les erreurs maintenant les mieux reconnues l'opinion où l'on était jadis que l'existence d'un continent antarctique est nécessaire pour établir l'équilibre de la terre. La crédulité, la mauvaise foi même avaient, à plusieurs reprises, essayé d'établir cette hypothèse, en se fondant sur des fragments d'auteurs plus ou moins mal interprétés et plus ou moins authentiques, lorsqu'Alexandre Dalrymple, officier au service de la Compagnie des Indes, alla dans ce pays en 1737; il visita ensuite l'Archipel oriental; et tandis qu'il étudiait l'histoire de ces régions intéressantes, dont ses commettants convoitaient la possession ou du moins le commerce, il fut saisi d'une sorte de manie pour les recherches géographiques. Mais en même temps qu'il trouvait dans les anciens navigateurs espagnols d'inestimables trésors de renseignements, leur crédulité contagieuse sembla le gagner, et il finit par croire fermement à l'existence d'un continent au sud, que son imagination lui montrait fertile et abondant en richesses de toutes sortes. A son retour, il reçut comme récompense de ses services en Orient l'emploi d'hydrographe attaché à la Compagnie des Indes orientales, et fut ensuite nommé hydrographe de l'amirauté, quand cet office fut créé, en 1795.

Mais auparavant, et en 1772, Dalrymple écrivit à lord North, qui était alors premier ministre, pour l'informer qu'il était sur le point de s'embarquer avec une expédition organisée à ses propres frais, afin d'aller découvrir un continent méridional. Il espérait que le gouvernement lui accorderait pour cinq ans la possession de tous les pays qu'il découvrirait dans le sud de l'Atlantique, entre les longitudes 0° et 60° à l'ouest de Greenwich, à condition que ce privilége comprendrait seulement les îles ou terres examinées durant ces cinq ans, et dont il aurait pu fournir les plans détaillés. Lord

North ne fit aucune espèce d'attention à cette requête avant qu'elle n'eût été reproduite dans plusieurs lettres, et enfin il accorda à Dalrymple une audience dans laquelle, s'il faut en croire les plaintes de ce dernier, il fut beaucoup plus question de l'Orient envisagé sous ses rapports politiques que des découvertes géographiques en général : le ministre éluda la demande de Dalrymple en alléguant la nécessité de consulter ses collègues.

Il est probable que, dans le cours de la conversation, lord North fut amené à concevoir peu d'estime pour le jugement de Dalrymple, et ne voulut point compromettre le gouvernement en se déclarant le patron des entreprises chimériques qu'allait tenter cet enthousiaste faiseur de projets. Dalrymple néanmoins avait tant de confiance dans l'avenir de ses découvertes qu'il alla jusqu'à composer un code de lois pour les colonies dont il allait être le fondateur; leur caractère justifie le froid accueil du ministre. D'après leurs dispositions, l'exercice des emplois publics ne devait pas être interdit aux femmes, dont il reconnaissait les droits politiques comme égaux à ceux de l'autre sexe. Nul dans sa république rêvée ne devait exercer la profession d'avocat salarié, sous peine de voir ses biens confisqués et lui-même condamné à une prison perpétuelle. Le compte des deniers publics eût été soumis au contrôle général chaque dimanche dans toutes les églises. Comme préservatif contre le luxe, il n'admettait d'autre monnaie que celle de cuivre. Les célibataires mâles ou femelles étaient écrasés d'impôts, et les sommes ainsi obtenues étaient consacrées à entretenir les orphelins. Finalement nul ne devait être admis dans la colonie sans avoir préalablement souscrit le code dont nous venons de parler, et s'il s'écartait ensuite de quelqu'une de ses lois, il devait voir tous ses biens confisqués. C'est ainsi qu'une république destinée à devenir le modèle des états libres devait tout d'abord être privée de tout pouvoir législatif, et reposer sur ce principe éminemment barbare d'un corps de lois immuables. Tout ce qu'on peut dire en faveur du projet de Dalrymple, c'est qu'il avait tracé le plus parfait modèle de la pire des communautés. D'après ces observations, il est évident que les talents de Dalrymple auraient mal remplacé l'intelligence si saine et le jugement si

sévère de Cook, dont il avait, pour ainsi dire, rempli les fonctions dans l'expédition entreprise pour observer le passage de Vénus.

Ce volume renferme une esquisse rapide des progrès de la géographie depuis le commencement du seizième jusqu'au milieu du dix-huitième siècle. Nous avons vu par quelle marche rapide les Européens parvinrent à s'établir dans les plus lointaines régions du globe. L'ambition, l'amour de l'or et des hasards, tels furent les motifs qui soutinrent leurs inépuisables efforts. Cependant l'impulsion née des découvertes de Colomb ne fut pas seulement due à l'ambition, à l'avidité, aux instincts romanesques : la passion de l'étude et des spéculations curieuses y fit sentir aussi son influence. Au commencement du seizième siècle, la géographie était l'étude favorite des hommes les plus instruits; leur attention sembla captivée pendant long-temps par les lumières récemment jetées sur la forme et la structure du globe; plusieurs grands mathématiciens, plusieurs grands philosophes appliquèrent leurs facultés au perfectionnement de la science géographique; cependant la géographie ne fut cultivée d'une manière générale, on ne stimula spécialement ses progrès, à part de tout intérêt politique ou commercial, qu'à peu près à l'époque où nous voici maintenant arrivés. Nous allons voir dès à présent la curiosité humaine s'épurer dans ses motifs et s'exalter dans ses efforts au point que, chez les nations civilisées, la guerre elle-même ne pourra plus mettre obstacle aux recherches géographiques.

FIN DU SECOND VOLUME.

TABLE
DU SECOND VOLUME.

LIVRE IV.

DÉCOUVERTES MODERNES DEPUIS COLOMB JUSQU'AU CAPITAINE COOK.

FIN DE LA TABLE.

